MODELARZ



PL ISSN – 0137-7701 Nr ind. – •6543

MIESIĘCZNIK LIGI OBRONY KRAJU DLA MODELARZY
ROK XXXI (350) LUTY ● 1985 R. ● CENA 30 ZŁ

2'85

MODELARZ

LUTY 1985

SPIS TREŚCI

Nasza okładka

Ozdoba Muzeum Morskiego w Marsylii, 74-działowy model statku „LE MARSEILLOIS" z lat 1766—1794.

SPOTKANIE W GKKFiS

15 listopada ub.r. wiceprzewodniczący GKKFiS Adam Izydorczyk przyjął najlepszych modelarzy lotniczych 1984 r. W spotkaniu uczestniczył prezes Zarządu Głównego Aeroklubu PRL gen. bryg. pil. dr Władysław Hermaszewski oraz kierownik Wydziału Modelarstwa Lotniczego i Kosmicznego APRL, mgr Paweł Włodarczyk.

Z rąk zastępcy przewodniczącego GKKFiS dyplomy uznania otrzymali: **Sylwester Kujawa, Ryszard Czechowski** i **Edward Ciapała** — za zdobycie zespołowo II miejsca w Mistrzostwach Świata Modeli Halowych w Japonii: **Mieczysław Twardowski** — za zdobycie indywidualnie II miejsca oraz zespołowo II i III miejsca (w klasie makiet S7 i makiet wysokościowych S5C) oraz **Andrzej Łyżniak** i **Ryszard Smoliński** — za zdobycie zespołowo II i III miejsca (w klasie makiet S7 i makiet wysokościowych S5C) w Mistrzostwach Europy w Modelarstwie Kosmicznym w Rumunii; **Roman Czerwiński, Jan Ochman** i **Tadeusz Piątek** — za zdobycie zespołowo II miejsca (w klasie modeli silnikowych) oraz **Andrzej Poczobut, Zbigniew Tukiendorf** i **Piotr Sikora** — za zdobycie zespołowo III miejsca (w klasie modeli z napędem gumowym) w Mistrzostwach Europy Modeli Swobodnie Latających w Jugosławii.

Zastępca przewodniczącego GKKFiS wysoko ocenił osiągnięcia sportowców-modelarzy na arenie międzynarodowej, podkreślając, że m.in. dzięki nim nie jesteśmy białą plamą na modelarskiej mapie Europy i świata. Pomimo kryzysu gospodarczego, jaki przeżywa nasz kraj, modelarze utrzymują wysoki światowy poziom, dzięki czemu w zmaganiach na zawodach międzynarodowych jak równi z równymi rywalizują o medalowe miejsca.

Następnie modelarze podzielili się własnymi odczuciami i spostrzeżeniami na temat sportu modelarskiego w Polsce, patrząc na to poprzez pryzmat kontaktów międzynarodowych. Podkreślili oni, że prawda o naszym miejscu na modelarskiej mapie świata nie jest zbyt miła, a pojedyncze sukcesy nie mogą zmienić tego obrazu. Brak środków na finansowanie wyczynowego sportu modelarskiego w sposób istotny wpływa na jego poziom. Nie chodzi tutaj o finansowe profity dla modelarzy. By jednak utrzymać się w światowej czołówce, oprócz wysokich umiejętności sportowiec-modelarz musi dysponować wysokiej klasy sprzętem modelarskim, który można kupić tylko za dewizy. Rzeczywistość w sporcie modelarskim jest taka, że modelarze wyjeżdżający na mistrzostwa świata czy Europy często zmuszeni są opłacać wyjazdy z własnej kieszeni.

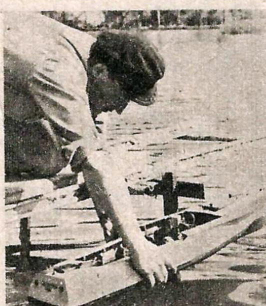
W tej dziedzinie sportu — jak podkreślono — jedynymi motywacjami, którymi kierują się sportowcy biorąc udział w zawodach międzynarodowych, są: szansa uczestniczenia w sportowej rywalizacji z najlepszymi, występ w barwach reprezentacji narodowej, czy wreszcie radość ze zdobytych medali bez względu na poniesione koszty własne. Jeżeli jednak dalej modelarze pozostawi się samym sobie, to w przyszłości na imprezach rangi międzynarodowej będą stanowić tylko tło w rywalizacji o medale między potentatami światowego modelarstwa. Dlatego już teraz modelarze apelują do instytucji opiekujących się sportem modelarskim o bardziej znaczącą finansową pomoc.

Z.G.



Ryszard Smoliński, modelarz, instruktor modelarstwa I klasy otrzymuje dyplom z rąk wiceprzewodniczącego GKKFiS.

fot. Z. Gontarz



W dniu 3 listopada 1984 r. zmarł w Amiens wieloletni Prezydent Francuskiej Federacji Modelarzy Okrętowych MINIFLOTTE i członek Prezydium NAVIGA.

ROBERT GLAUDEL

Do ostatniego roku brał udział w zawodach modeli pływających zdalnie kierowanych.

CZEŚĆ JEGO PAMIĘCI!



MIĘDZYNARODOWY ROK MŁODZIEŻY

Pod hasłem „Uczestnictwo — Rozwój — Pokój" przebiegać będzie w br. proklamowany przez Zgromadzenie Ogólne Narodów Zjednoczonych Międzynarodowy Rok Młodzieży.

Realizacją zadań będzie kierował powołany w Warszawie w dniu 20 grudnia 1984 r. Polski Komitet Obchodów Międzynarodowego Roku Młodzieży, któremu przewodniczy minister — członek Rady Ministrów Andrzej Ornat.

W roku tym, zgodnie z założeniami programowymi, eksponowany będzie udział młodzieży w działaniach na rzecz umacniania pokoju i bezpieczeństwa międzynarodowego, na rzecz odprężenia, rozbrojenia i postępu społecznego, walki z neokolonializmem, rasizmem, apartheidem, na rzecz realizacji ideałów Karty Narodów Zjednoczonych. Ważnym politycznym wydarzeniem Międzynarodowego Roku Młodzieży będzie XII Światowy Festiwal Młodzieży i Studentów — Moskwa 1985.

W przyjętych przez Polski Komitet „Założeniach programowych" przewiduje się aktywny udział młodzieży polskiej w tworzeniu i dalszej rozbudowie infrastruktury społecznej, realizacji reformy gospodarczej, rozwiązywaniu problemów budownictwa mieszkaniowego, tworzeniu aktów prawnych głównie w sprawach młodzieży, w kształceniu i jej wyrównywaniu szans edukacji, w przeciwdziałaniu zjawiskom patologii występującej wśród młodzieży, w ochronie zdrowia, rozwoju sportu, turystyki, wypoczynku i działalności kulturalnej. Niezwykle ważną dziedziną działalności wszystkich organizacji młodzieżowych i społecznych, w tym i naszej lokowskiej, nadal będzie wychowywanie patriotyczne i internacjonalistyczne, wychowywanie dla pokoju.

Z założeń programowych jednoznacznie wynika, że Międzynarodowy Rok Młodzieży stanie się szansą autentycznego i aktywnego udziału całej młodzieży w rozstrzyganiu podstawowych problemów państwa i narodu polskiego.

Ważnym zadaniem w roku 1985 stać się winno wychowywanie młodzieży zgodnie z ideałami socjalizmu. Idzie tu głównie o zdobywanie przez młode pokolenie Polaków gruntownej wiedzy społeczno-politycznej, i pogłębianie jej, wzbogacanie życia ideowego, przygotowanie ludzi młodych do samodzielnej oceny zjawisk i procesów społecznych, rozwijanie ruchu intelektualnego. Niezwykle istotną sprawą będzie też tworzenie socjalistycznych wzorców moralnych, kształtowanie postaw odpowiadających wymogom przyszłości, wychowywanie patriotyczne i internacjonalistyczne, czynne włączenie młodzieży do walki o pokój, sprawiedliwość i bezpieczeństwo narodów. Założenia programowe obejmują również sprawy przygotowania młodego pokolenia do pracy i życia w społeczeństwie socjalistycznym, kształtowanie obywatelskiej postawy, poczucia odpowiedzialności za losy socjalistycznego państwa, gotowości do walki z przejawami wszelkiego zła, z nieuczciwością i bezdusznością, przygotowanie młodzieży do współdecydowania o sprawach Ojczyzny.

Międzynarodowy Rok Młodzieży zbiegnie się z obchodami 40-lecia zwycięstwa nad faszyzmem i 40-lecia powrotu Ziem Zachodnich i Północnych do Macierzy i 30-lecia Układu Warszawskiego.

W realizacji zadań ideowopolitycznych i kształtowaniu socjalistycznej świadomości młodzieży ważną rolę ma do spełnienia Liga Obrony Kraju, skupiająca w swoich szeregach 40% ludzi młodych, a szczególnie młodzież zrzeszoną w szkolnych kołach i klubach naszej organizacji.

Młodzi lokowcy działający w szkołach, instytucjach, zakładach pracy, w miastach i na wsi powinni aktywnie włączyć się do realizacji założeń ideowopolitycznych MRM. W tej działalności dostrzegamy potrzebę ścisłego współdziałania instancji i ogniw podstawowych kół i klubów LOK z organizacjami młodzieżowymi, którym przypada wiodąca rola w obchodach Międzynarodowego Roku Młodzieży.

Wykorzystując bogate doświadczenia uzyskane w roku obchodów 40-lecia Polski Ludowej i 40-lecia patriotyczno-obronnej działalności LOK, głównie w szkołach, winniśmy urządzać imprezy o charakterze społeczno-politycznym, rozwijać oddolne inicjatywy społeczne, współuczestniczyć nie tylko w organizowaniu obozów szkoleniowo-wychowawczych, teleturniejów i konkursów ze znajomości historii, spraw obronności i problemów umacniania pokoju i bezpieczeństwa narodów, lecz również rozwoju turystyki i zawodów sportowo-obronnych oraz w kształceniu politechnicznym. Poczesne miejsce w działalności zwłaszcza szkolnych kół LOK zająć powinny kierunki działania zapewniające młodzieży masowe uczestnictwo w przedsięwzięciach o charakterze patriotycznym, internacjonalistycznym i poznawczym. W tym celu szkolne koła naszej organizacji, współdziałając z organizacjami młodzieżowymi w szkołach, powinny współuczestniczyć również w organizowaniu rajdów szlakami walk ludowego Wojska Polskiego i Armii Radzieckiej, wystaw, wycieczek do miejsc pamięci narodowej, spotkań z weteranami walk, zasłużonymi działaczami ruchu młodzieżowego w Polsce, a także inicjować prace społeczne, użyteczne w ramach Narodowego Czynu Pomocy Szkole. Kontynuować udział lokowców w realizacji apelu pn. „Lokowski czyn socjalistycznej Ojczyźnie".

Instancje i ogniwa LOK powinny skierować swój wysiłek na realizację założeń ideowopolitycznych Międzynarodowego Rajdu Samochodowego „Zwycięstwo 40" organizowanego przez organizacje obronne państw socjalistycznych na trasie Moskwa — Sofia — Bukareszt — Budapeszt — Praga — Warszawa — Berlin w dniach 18 kwietnia — 9 maja 1985 r. (na terenie PRL 4—7.05. 1985 r.). Rajdowi powinny towarzyszyć masowe imprezy o charakterze patriotyczno-obronnym i internacjonalistycznym z szerokim udziałem społeczeństwa, w tym głównie młodzieży szkolnej. Ideą przewodnią rajdu będzie oddanie hołdu uczestnikom walk z faszyzmem — żołnierzom polskim i radzieckim, zamanifestowanie więzi krajów wspólnoty socjalistycznej, braterstwa broni z ich armiami, potępienie agresywnej, imperialistycznej polityki NATO i USA, wyrażenie woli walki o pokój i socjalizm.

Informujemy naszych czytelników, że w czasie rajdu na terenie Polski eksponować będziemy idee MRM, ideę zwycięstwa. I tak we Wrocławiu — 40-lecie powrotu Ziem Zachodnich i Północnych do Macierzy, w Polichnie — udział partyzantów polskich w walce z faszyzmem, w Warszawie — bohaterstwo jej obrońców i wyzwolicieli, w Poznaniu — wojnę obronną w 1939 r., w Siekierkach i Cybince — bohaterstwo żołnierzy polskich i radzieckich uczestniczących w operacji berlińskiej.

Apelując o aktywny udział lokowców we wspomnianych przedsięwzięciach jesteśmy głęboko przekonani, że ich realizacja przyczyni się do integracji wszystkich Polaków, umacniania pokoju i bezpieczeństwa oraz siły obronnej socjalistycznego państwa.

płk TADEUSZ GLAJZNER

UROCZYSTE ZAKOŃCZENIE SEZONU SPORTOWEGO ŁÓDZKICH MODELARZY LIGI OBRONY KRAJU

Wojewódzki Ośrodek Modelarstwa Ligi Obrony Kraju w Łodzi w dniu 9 listopada 1984 r. dokonał uroczystego zakończenia sezonu sportowego modelarstwa, które odbyło się tradycyjnie w Osiedlowym Domu Kultury „Romus" w Łodzi.

Spotkanie prowadził wiceprzewodniczący Wojewódzkiej Komisji Modelarstwa LOK w Łodzi płk mgr Franciszek Matysiak; powitał uczestników spotkania, wśród których byli:

- kierownik Biura ZW LOK w Łodzi ppłk mgr Józef Zawada,
- wicekurator ds. obronnych Kuratorium Oświaty i Wychowania Urzędu Miasta Łodzi ppłk mgr Alfred Szatkowski,
- z-ca kierownika Biura ZW LOK w Łodzi ppłk Ireneusz Pospieszyński,
- wiceprezes Automobilklubu Łódzkiego płk mgr Tadeusz Zegarlicki,
- z-ca dyrektora ds. handlowych Centralnej Składnicy Harcerskiej oddział w Łodzi, mgr Wacław Ditrych,
- przewodniczący Wojewódzkiej Komisji Modelarstwa ZW LOK w Łodzi mgr Jerzy Szmit.

W spotkaniu wzięła udział liczna grupa działaczy modelarstwa, modelarzy, instruktorów i sędziów modelarstwa oraz członkowie ich rodzin.

Informację o działalności sportowej Ośrodka w 1984 r. przekazał płk mgr Fr. Matysiak. Następnie dokonano wręczenia odznaczeń państwowych oraz organizacyjnych Ligi Obrony Kraju:

Medal Komisji Edukacji Narodowej otrzymał ob. Włodzimierz Górajek, medale „Za Zasługi dla LOK" otrzymali: srebrny — ob. Lucjan Kondras, brązowy — ob. Irena Krystyna Choińska i Bogdan Ludkowski.

Złotą odznaką „Zasłużony Działacz LOK" uhonorowane zostały następujące osoby: Mieczysław Bartoszek, Danuta Górajek, Jacek Kaszczyk, Janusz Ratar, Teresa Reszke i Mirosław Kondras. Ponadto 7 osób otrzymało srebrne, a 10 odznaki brązowe „Zasłużony Działacz LOK".

Należy dodać, że wśród odznaczonych złotymi, srebrnymi i brązowymi odznakami znalazły się żony instruktorów i jednocześnie matki modelarzy, którym w tej skromnej formie Liga Obrony Kraju pragnęła wyrazić podziękowanie za trud wynikający ze zwiększonych obowiązków domowych wskutek nieobecności mężów i synów oraz córek, uczestniczek w bardzo licznych imprezach modelarskich.

16 osobom wręczono również dyplomy Zarządu Głównego LOK wydane z okazji 40-lecia Ligi, a 16 instytucjom — dyplomy Wojewódzkiego Ośrodka Modelarstwa LOK w Łodzi za pomoc w organizacji imprez w 1984 r.

W punkcie dotyczącym współzawodnictwa sportowego, w którym sklasyfikowano 148 modelarzy i 23 kluby modelarskie (na 25 zarejestrowanych) dokonano wręczenia medali, dyplomów i nagród oraz pucharów.

W klasyfikacji generalnej LOK zwyciężyli:

Młodzicy

1. Mirosław Mirowski — MDK Łódź-Bałuty
2. Dorota Górajek — ODK „Romus"
3. Sławomir Krzyżanowski — MDK Łódź -Bałuty

Juniorzy

1. Dariusz Reszke — Łódzki Klub Modelarstwa
2. Ryszard Macedoński — MDK Łódź-Bałuty
3. Marek Kwiatkowski — Klub „Dąbrowa"

Seniorzy

1. Kazimierz Reszke — Łódzki Klub Modelarstwa
2. Krzysztof Bednarski — ODK „Romus"
3. Jan Kubiak — Miejski Ośrodek Kultury Zgierz

Instruktorzy

1. Kazimierz Reszke — Łódzki Klub Modelarstwa
2. Zbigniew Stegliński — MDK Łódź-Bałuty
3. Bogdan Kondras — ZD TPD Łódź-Bałuty
4. Włodzimierz Górajek — ODK „Romus"
5. Jan Kubiak — Miejski Ośrodek Kultury Zgierz
6. Jerzy Banasiak — ODK „Karolew"

Klasyfikacja zespołowa

I miejsce i puchar prezesa Zarządu Wojewódzkiego LOK w Łodzi zdobył zespół Łódzkiego Klubu Modelarstwa.

II miejsce — zespół Młodzieżowego Domu Kultury Łódź-Bałuty.

III miejsce — zespół Zarządu Dzielnicowego Towarzystwa Przyjaciół Dzieci Łódź-Widzew.

Najmłodszą uczestniczką zawodów była Beata Kubiak z Miejskiego Ośrodka Kultury w Zgierzu.

W klasyfikacji spółdzielczości mieszkaniowej zwyciężyli:

Młodzicy

1. Dorota Górajek — ODK „Romus"
2. Grzegorz Baranowicz — ODK „Karolew"
3. Roman Łysoniewski — Klub „Dąbrowa"

Juniorzy

1. Marek Kwiatkowski — Klub „Dąbrowa"
2. Robert Sieradzki — ODK PSM Pabianice
3. Konrad Trafalski — Klub „Dąbrowa"

Seniorzy

1. Krzysztof Bednarski — ODK „Romus"
2. Jacek Stempień — ODK „Romus"
3. Piotr Kazimierczuk — SDK RSM „Lokator"—„Doły"

Instruktorzy

1. Włodzimierz Górajek — ODK „Romus"
2. Jerzy Banasiak — ODK „Karolew"
3. Henryk Szymczak — SDK „SEM" w Zgierzu

Klasyfikacja zespołowa

I miejsce i puchar prezesa Wojewódzkiej Spółdzielni Mieszkaniowej w Łodzi zdobył zespół Osiedlowego Domu Kultury „Romus" w Łodzi.

II miejsce — zespół Osiedlowego Domu Kultury „Karolew" w Łodzi.

III miejsce — zespół Spółdzielczego Domu Kultury „SEM" w Zgierzu.

Najmłodszym uczestnikiem zawodów w klasyfikacji spółdzielczości był Mieczysław Sztoch z Klubu „Dąbrowa".

W klasyfikacji Kuratorium Oświaty i Wychowania zwyciężyli:

Młodzicy

1. Mirosław Mirowski — MDK Łódź-Bałuty
2. Sławomir Krzyżanowski — MDK Łódź-Bałuty
3. Remigiusz Raczyński — MDK Łódź-Bałuty

Juniorzy

1. Ryszard Macedoński — MDK Łódź-Bałuty
2. Mirosław Pawlonka — Szk. Podst. Andrzejów

Seniorzy

1. Jacek Wyrzuc — MDK „Retkinia"
2. Stanisław Podgórski — MDK „Retkinia"
3. Zbigniew Stegliński — MDK Łódź-Bałuty

Instruktorzy

1. Zbigniew Stegliński — MDK Łódź-Bałuty
2. Tomasz Cota — MDK „Retkinia"
3. Mieczysław Bartoszek — MDK Pabianice

Klasyfikacja zespołowa

I miejsce zdobył zespół Młodzieżowego Domu Kultury Łódź- Bałuty.

II miejsce — zespół Młodzieżowego Domu Kultury „Retkinia".

III miejsce — zespół Młodzieżowego Domu Kultury w Pabianicach.

Nagrody dla zwycięzców w poszczególnych klasyfikacjach ufundowały: Zarząd Wojewódzki LOK w Łodzi, Wojewódzka Spółdzielnia Mieszkaniowa w Łodzi, Kuratorium Oświaty i Wychowania Urzędu Miasta Łodzi oraz Wytwórnie Akcesoriów Modelarskich Bogdana Ludkowskiego, Zdzisława Króla i Ryszarda Ludkowskiego.

Zgodnie z apelem z 1983 r. przeprowadzono zbiórkę pieniężną na budowę Pomnika Centrum Zdrowia Matki Polki w Łodzi, w wyniku której zebrano 4550 zł, przekazując je następnie na konto komitetu budowy.

Uroczyste spotkanie z okazji zakończenia sezonu uświetniły występy artystów scen łódzkich.

W. GÓRAJEK

Dekoracja młodzików



Moment dekoracji zasłużonych działaczy modelarstwa



Dekoracja Włodzimierza Górajka — kierownika WOM LOK



CZY BĘDZIEMY MIELI DOBRE SILNIKI DO MODELI RAKIET?

ROZMOWA Z WYTWÓRCĄ SILNIKÓW INŻ. JACKIEM TOMASZEWSKIM

Modelarstwo rakietowe w Polsce ma już swoją historię i bogate doświadczenia. Trudno powiedzieć kiedy i przez kogo został zbudowany pierwszy model rakiety. Natomiast wiadomo, że już w 1962 roku rozegrano pierwsze ogólnopolskie zawody w tej dyscyplinie modelarstwa. Były to jednocześnie pierwsze zawody modeli rakiet w Europie. Modelarze potraktowali je jako sygnał, iż budowę modeli rakiet nie należy traktować jako własne hobby, lecz przyjąć do wiadomości fakt, że uprawia się jedną z dyscyplin sportu. Wśród modelarzy rakietowych rozpoczął się wyścig po wyniki. Dla ludzi wtajemniczonych w tę dziedzinę modelarstwa oczywistą sprawą jest, że o wynikach sportowych decyduje m. in. model, a przede wszystkim jedna z jego części zasadniczych jaką jest silnik. Spotkać więc można było na zawodach silniki o różnej technologii wykonania i przeróżnym składzie chemicznym materiału pędnego, budowane w sposób amatorski. Jedyną cechą wspólną, która łączyła wówczas, w różny sposób skonstruowane silniki, była zasada ich działania. Każdy z domorosłych konstruktorów musiał oprzeć się przy budowie silnika o trzecią zasadę dynamiki, która głosi, że każdemu działaniu towarzyszy zawsze równe, lecz skierowane w przeciwną stronę przeciwdziałanie.

W pogoni za wynikami dochodziło do niebezpiecznych eksperymentów, które kończyły się w wielu przypadkach dość tragicznie dla pirotechników-amatorów. Aby temu zapobiec, ZG LOK, dostosowując się do zarządzenia FAI, postanowił przejść na rozgrywanie zawodów na silnikach standardowych (fabrycznych). Rozpoczęły się gorączkowe poszukiwania producenta. Ze względu na brak chętnych podjęcia się wytwarzania jednolitych silników, postanowiono uruchomić własną produkcję w oparciu o możliwości Śląskiego Klubu Techniki Rakietowej i Astronautyki LOK w Katowicach. Jednak wielkość produkcji nie odpowiadała zapotrzebowaniu młodzieży zainteresowanej zagadnieniami techniki rakietowej. W sukurs Lidze Obrony Kraju przyszedł Aeroklub PRL, który zlecił Wojskowej Akademii Technicznej opracowanie technologii silników. Po wykonaniu serii próbnej produkcję podjęła spółdzielnia pracy „Chema" w miejscowości Dębe Wielkie. Szczęście rakietników nie trwało jednak długo — spółdzielnia „Chema" została rozwiązana. Problem braku silników na rynku znów został otwarty. Rok 1978 miał być pod tym względem rokiem przełomowym, ponieważ produkcji silników podjął się najbardziej kompetentny człowiek, jeden ze współkonstruktorów, pirotechnik Aleksander Tomaszewski. Od tego czasu z porządku dnia zszedł temat braku napędu do modeli rakiet. Od 1980 roku produkcją silników zajmuje się syn pana Aleksandra, inż. Jacek Tomaszewski.

Pragnąc dowiedzieć się bliżej o silnikach produkcji J. Tomaszewskiego, zadaliśmy mu kilka pytań:

Panie inżynierze, modelarze rakietowi zamknęli za sobą roczny rozdział pracy. Teraz stawiają sobie pytania, czy wykorzystali wszystkie dostępne środki mające prowadzić do zwycięstwa. Niektórym z nich w marszu po laury przeszkodziły produkowane przez Pana silniki. Czy zna Pan opinię modelarzy o swojej produkcji?

— Ze względu na charakter prowadzonej przeze mnie działalności produkcyjnej jestem stałym czytelnikiem „Modelarza", który dosyć często na swoich łamach porusza ten problem. A ponadto wyjeżdżam na ważniejsze zawody modeli rakiet organizowane przez LOK i APRL, by na miejscu obserwować pracę silników w czasie odpalania rakiet oraz na żywo rozmawiać z ich użytkownikami. Dzięki temu na bieżąco ta opinia jest mi znana.

— Przeglądając w „Modelarzu" reportaże z zawodów publikowane na przestrzeni kilku lat stwierdziłem, że opinie negatywne o silnikach znacznie przeważają.

— To jest swego rodzaju optyczne złudzenie. Zaraz Panu udowodnię, dlaczego. Jeżeli na zawodach nie istnieje problem napędu rakiet, gdy silniki np. w 100% są sprawne wtedy ten temat pomija się milczeniem. Stąd mniejsza ilość ocen pozytywnych.

— Utarło się już potoczne określenie silników, które adekwatnie odzwierciedla ich sposób zachowania się w czasie odpalania rakiet. Wśród modelarzy znane są pod nazwą „granaty".

— Będąc od pięciu lat producentem kilkanaście razy, w tym czasie, byłem na zawodach. Muszę stwierdzić, że ani razu nie zdarzyło mi się być świadkiem rozerwania przez silnik rakiety. Natomiast były przypadki, że nie zadziałał w czasie odpalania.

— Ostatni sezon sportowy dla Pana był szczególnie niekorzystny. Na ostatnich Centralnych Zawodach Modeli Swobodnie Latających i Rakiet LOK prawie 40% silników reagowało wybuchem. Na Mistrzostwach Polski Modeli Rakiet w Lisich Kątach, połowa z dostarczonej partii z tego samego względu nadawała się na śmietnik. Co Pan na to?

— Są lata, kiedy tych narzekań jest mniej, zaś zeszły rok należał do szczególnie nieudanych. Zastanawiam się, ile jest w tym mojej winy jako producenta. W moim postępowaniu w czasie produkcji nie mogę się doszukać niczego niedokładnego. Od lat nie zmieniałem technologii produkcji. Jestem po prostu bezradny, ponieważ nie wiem, gdzie tkwi przyczyna tego stanu rzeczy.

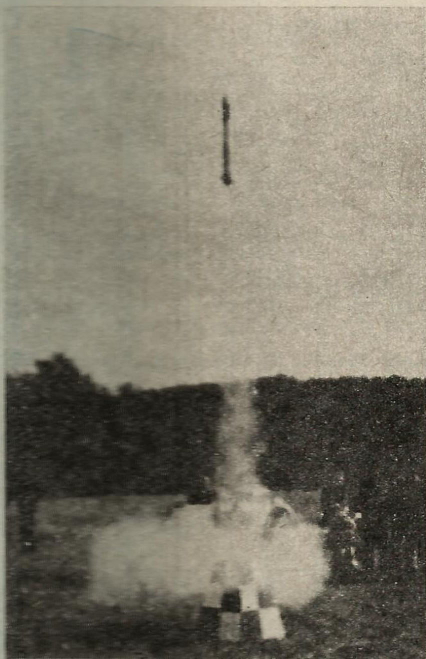
— Twierdzi się powszechnie, iż tak się dzieje, ponieważ jako monopolista na rynku (brak konkurenta) nie jest Pan zainteresowany wysoką jakością własnej produkcji, wychodząc z założenia, iż modelarz nie ma wyboru. Tak czy inaczej jest na te silniki skazany.

— Nie słyszałem do tej pory o rzemieślniku, który niebyłby zainteresowany dobrą jakością produkowanych wyrobów. Ja nie jestem inny. Każdy wyprodukowany w moim zakładzie silnik jest szczegółowo oglądany. Silniki, które mają zewnętrzne znamiona uszkodzeń są likwidowane. Z każdej partii 100 wyprodukowanych silników, 3 systematycznie są odpalane. Na przestrzeni całego roku nie zdarzyło mi się aby silnik uległ rozerwaniu. Miałem natomiast przypadki, że punktowemu przypaleniu ulegała osłona (korpus). Ale jest to efektem złej jakości samych osłon. Przedstawione powyżej fakty chyba nie wskazują na to, bym nie był zainteresowany dobrą jakością wyrobu.

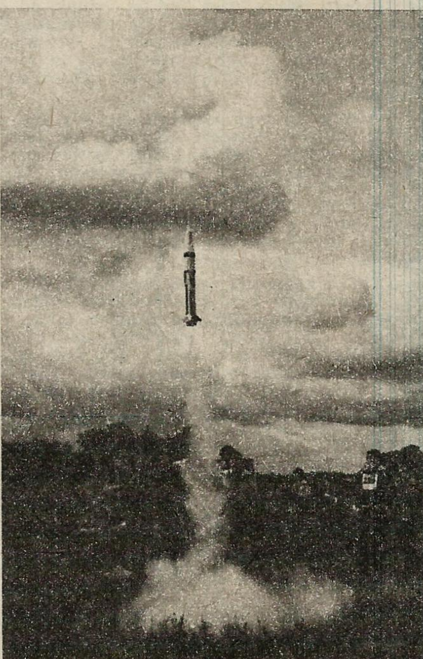
— Mówiąc w skrócie — nie poczuwa się Pan do winy za wprost beznadziejną jakość silników.

— Napęd do modeli rakiet produkuję w kooperacji z innymi zakładami. Wytwarzam je, można powiedzieć, z gotowych elementów. Obudowę do silników przysyłają mi zakłady farb i lakierów „Pronit" w Pionkach. Otrzymuję również gotowy materiał pędny. Mówiąc o tych sprawach nie chcę przerzucić winy na barki zakładów współpracujących ze mną. Ale jak już wspominałem, obudowa do silników nie jest najwyższej jakości, a to dlatego, że papier na osłony, który otrzymuję się z celulozy drzewnej z roku na rok jest coraz gorszy. Nie bez winy są też sami użytkownicy silników. A mówiąc bardziej precyzyjnie — pośrednicy. Bardzo często ZW LOK proszą, by przesłać im pocztą

ciąg dalszy na str. 6







Ciąg dalszy ze str. 5

określoną ilość silników. W czasie takiej podróży są one narażone na działanie sił uderzeniowych. Materiał pędny ulega pęknięciu, czyli ulega zwiększeniu powierzchnia palącego się prochu, a co za tym idzie gwałtowny wzrost ciśnienia, mogący doprowadzić do rozerwania skorupy. Prześledźmy teraz jak wpływa na jakość silników niewłaściwy proces ich przechowywania. Bardzo często silniki zakupuje się dużo wcześniej przed zawodami. Przeważnie do daty rozpoczęcia imprezy sezonowane są w pomieszczeniach o dużej wilgotności. Ponieważ materiał pędny ma własności higroskopijne, przez ten czas przyjmuje wodę. Silniki sprawiają wrażenie wilgotnych. Wtedy, tuż przed zawodami szybko podsusza się je, by powróciły do stanu pierwotnego. I jakie mamy tego efekty? Rurki kartonowe naszych silników są zwijane z kilku warstw specjalnego papieru, które łączy się odpowiednim klejem. Papier, o którym mowa, ma tę własność, że po podsuszeniu staje się bardzo kruchym materiałem. A więc zbyt wysuszone kadłuby silników nie wytrzymują naprężeń rozciągających i cieplnych w czasie pracy silnika i pękają od wewnątrz. Istnieje jeszcze inny aspekt procesu podsuszania. Mianowicie, zbyt wysuszony materiał pędny w czasie spalania daje bardziej gwałtowny przyrost siły ciągu. Obecnie, by uniezależnić silniki od wilgoci pakuje je w woreczki foliowe z zamknięciem hermetycznym. Z tego krótkiego wywodu wynika, że cały problem jakości silników jest bardzo złożony. Jednocześnie pokazałem jaka jest rola innych osób mniej lub bardziej związanych z produkcją, czy też z ich użytkowaniem.

— Słuchając Pana dochodzę do wniosku, że z silnikiem trzeba się obchodzić jak z przysłowiowym jajkiem.

— Aby zapewnić silnikom optymalną pracę należy je składować — przechowywać w odpowiednim pomieszczeniu. Najlepiej w temperaturze 10—20°C i wilgotności powietrza 70—80%. Sezonowane w tych warunkach silniki po odpaleniu nie powinny wykazywać najmniejszych odchyleń od założonej charakterystyki spalania.

— Silniki, o których rozmawiamy posiadają również inne nie mniej istotne niedoskonałości. Czasami po starcie modelu z wyrzutni obserwuje się gwałtowne, aperiodyczne przyrosty siły ciągu.

— Do sprawdzenia przebiegu siły ciągu służy mi mechaniczna hamownia sprzężona z urządzeniem do wykreślania krzywej ciągu funkcji czasu. Z każdej wyprodukowanej partii stu silników trzy wybrane losowo sprawdzane są na hamowni. Żadna z dotychczas wykreślonych charakterystyk nie odbiegała od normy i nic nie wskazuje na to, by istniały gwałtowne przyrosty siły ciągu. Dotychczas w naszej praktyce nie było takiego przypadku, by na rynek poszła przynajmniej jedna partia nietestowanych silników. Chciałbym wyjaśnić, że niska jakość silników nie wynika z naszego niechlujstwa czy też niedbalstwa.

— Aby zbudować makietę rakiety modelarz musi poświęcić ok. 500 do 1000 godzin pracy. Można sobie wyobrazić co przeżywa taki człowiek widząc jak jego wysiłek jest zniweczony w ułamku sekundy. Zbliża się nowy sezon sportowy. Myśli o nim spędza sen rakietnikom z oczu. Co chciałby im Pan powiedzieć na pocieszenie.

— Moim zdaniem, jeżeli wszystkie osoby, w których ręce trafią silniki, będą postępowały zgodnie z moimi wskazówkami, wtedy jakość silników powinna się radykalnie poprawić. W żadnym kraju nie produkuje się takich silników, które nie miałyby awarii. Rzecz w tym, by tych awarii było jak najmniej. Może wspólnie z modelarzami zastanowimy się, gdzie tkwi przyczyna naszej nieudolności w tym względzie. Czekam na konkretne wnioski, uwagi i spostrzeżenia na temat silników. A tak zupełnie na zakończenie. W nadchodzącym sezonie sportowym życzę wszystkim modelarzom sukcesów i wielu przyjemności w czasie startów.

rozmawiał:
mgr inż. ZBIGNIEW GONTARZ

Komentarze i opinie o sezonie

Szybowce Rakietowe RC klasy S8E

Jestem entuzjastą kategorii szybowców rakietowych RC. Kategorii, która zaczęła się rodzić w Polsce w 1981 roku. Na Mistrzostwach Polski Modeli Kosmicznych w Lisich Kątach k. Grudziądza w 1982 roku startowało w niej po raz pierwszy siedmiu modelarzy.

W 1984 roku na Mistrzostwach Polski MK w kategorii S8E uczestniczyło również siedmiu modelarzy. Pomimo że liczba startujących pozostała ta sama, poziom w tej kategorii podniósł się bardzo i są przesłanki ku temu, aby był jeszcze wyższy.

Na uzyskanie dobrego wyniku w klasie S8E mają wpływ następujące elementy: ● pilotaż, ● konstrukcja modelu, ● aparatura odbiorcza, ● silnik, ● warunki atmosferyczne.

Do czołówki europejskiej oraz światowej należą niewątpliwie modelarze bułgarscy, którzy dzięki wielokrotnemu treningowi nabyli umiejętności poprawnego pilotażu. Każdy członek kadry ma do dyspozycji 5—6 kompletów urządzeń odbiorczych (w skład układu odbiorczego wchodzą: mikroodbiorniki, mikroserwa oraz lekki akumulator zasilający o pojemności 100 mAh i masie 25 g), w tym nowe z firmy Carstens. Odbiornik serwa oraz akumulator są lżejsze i mniejsze niż dotychczas seryjnie produkowane. Na Mistrzostwach Europy w Suceavie oraz Międzynarodowych Zawodach Modeli Kosmicznych w Jambol Bułgarzy startowali na silnikach D35-18-O o całkowitym impulsie ponad 27 Ns.

Obudowa silnika jest wykonana z papieru i oklejona warstwą laminatu z włókna szklanego. Jednak bywają przypadki, że silniki te umieszczone bezpośrednio w kadłubie (rys. 1) wybuchają powodując zniszczenia w modelu. Podobny przypadek rozerwania się silnika zdarzył się podczas Mistrzostw Polski w 84 roku kol. Piotrowi Jaroszowi z Muszyny. Całkowitemu zniszczeniu uległ model wraz z aparaturą odbiorczą. Jego silnik również był umieszczony bezpośrednio w kadłubie.

Na podstawie przykrych doświadczeń w kręgu modelarzy Aeroklubu ROW, którzy zajmują się klasą S8E doszliśmy do wniosku, że pomimo nieco większych oporów aerodynamicznych wskazane jest, aby silnik umieszczać w oddzielnym pojemniku na wieżyczce. Przy rozerwaniu się silnika zniszczeniu ulegnie tylko pojemnik, który można łatwo wymienić. W naszym przypadku jest on mocowany razem ze skrzydłem za pomocą śruby duralowej rys. 2.

Na Mistrzostwach Europy w Rumunii startowali w klasie S8E modelarze z Czechosłowacji. Oprócz inż. J. Kotuchy, który miał zabudowaną w swoim modelu aparaturę odbiorczą firmy Kraft, pozostali, to jest J. Stepanek, I. Taborski oraz P. Holub, stosują w swych modelach jednokanałowe odbiorniki Dawiol oraz mechanizmy elektromagnetyczne.

Konstrukcja tych modeli od 1975 roku nie uległa zasadniczym zmianom. Mają one dobre silniki DSD6-8 oraz DSD6-5, których impuls całkowity wynosi 20Ns, w związku z tym do startu używa się dwóch silników pracujących równolegle, z tym że jeden z nich powinien pracować z pewnym opóźnieniem. Powinien, ponieważ takie są założenia przedstartowe, które niestety w większości przypadków nie są realizowane, gdyż jeden z silników z przyczyn technicznych nie został odpalony. System ten sprawia modelarzom czechosłowackim wiele kłopotów, co w efekcie zazwyczaj kończy się rozbiciem modelu.

W kraju obecnie są dwa ośrodki modelarstwa, gdzie buduje się modele klasy S8E. Jeden ośrodek modelarski w Muszynie (kieruje nim J. Jarończyk), drugi — ośrodek modelarski przy Aeroklubie ROW. Dzięki koleżeńskiej współpracy modelarzy obu ośrodków w posiadaniu rybiczan są mikromechanizmy wypożyczone od kolegów z Muszyny, którymi można uzbroić 2 modele. Modelarze z Muszyny posiadają mikroserwa na uzbrojenie czterech modeli. Sprzęt powyższy został sprowadzony z firmy „Webra" w celu odpowiedniego przygotowania drużyny narodowej do Mistrzostw Świata MK, które odbyły się w 1983 r. w Nowym Sączu. Tyle o sprzęcie, o którym wiemy, że jest w posiadaniu naszych modelarzy zajmujących się kategorią S8E. Prawdopodobnie są jeszcze serwa sprowadzone przez niektórych modelarzy prywatnie (cena jednego mikromechanizmu wynosi około 200 DM), ale to są tylko przypuszczenia.

Stosowane przez naszych modelarzy odbiorniki oraz zasilania.

Modelarze z Muszyny stosują oryginalne odbiorniki firmy „Webra" FM, z których zdejmują obudowę i zabezpieczają wykładziną z gąbki. W tej sytuacji przy gwałtowniejszym zetknięciu się modelu z powierzchnią ziemi może zostać uszkodzony odbiornik.

Pozostali zastosują odbiorniki AM konstrukcji amatorskiej o masie 20 g wraz z obudową.

W ciągu całego sezonu nie zanotowaliśmy ani jednej awarii urządzeń odbiorczych pomimo niejednokrotnie trudnego lądowania (np. wskutek upalenia jednej połówki skrzydła przez awaryjny silnik).

Zasilania stosowane w układach odbiorczych są różne w zależności od tego, co się posiada, od 75—150 mAh i masie 20—40 g. Ciężar kompletnej aparatury odbiorczej zainstalowanej w modelu w zależności od posiadanych urządzeń waha się w granicach 60—100 g.

Masa naszych modeli bez aparatury i silnika wynosi 100—120 g.

Stosowane w budowie modeli materiały to: włókno węglowe i szklane (kadłuby), balsa — skrzydła i stateczniki, folia monokote oraz japonka.

Należy nadmienić, że bardzo ważnym elementem jest sztywne i bez luzów wykonanie popychaczy i ich połączenie ze sterami. O istotnej roli tego elementu mogli się przekonać w sezonie 1984 r. ci koledzy, którzy zniszczyli kilka modeli na skutek zbyt elastycznego oraz z luzami wykonanego układu sterowania. Zbyt elastyczne i luźne wykonanie sterowania ogranicza, a czasami wręcz uniemożliwia sterowanie modelem podczas lotu na silniku ze znaczną prędkością. W tym przypadku nie można nawet prawidłowo przed startem wytrymować sterów.

Kilka słów na temat silników produkowanych przez pana J. Tomaszewskiego dla kategorii S8E:

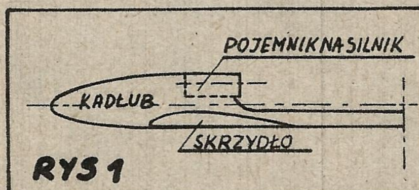
Silniki wykonane w sezonie 1983 przed Mistrzostwami Świata w Nowym Sączu były bardzo dobre. Niestety, silniki wykonane w sezonie 1984 r., cechowała prawie stuprocentowa awaryjność polegająca na przepalaniu rurek obudowy.

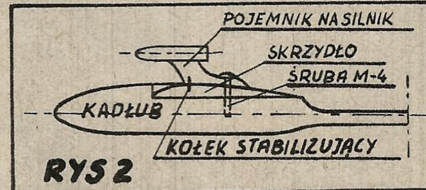
Masa silników wynosi: silnik 30 Ns — 50 g, silnik 40 Ns — 80 g.

Masa startowa naszych modeli waha się w granicach 230—280 g. Podobną masę startową mają modele zawodników bułgarskich i amerykańskich oraz Czechosłowaków.

Przed nami w 1985 roku Mistrzostwa Świata Modeli Kosmicznych. Uważam, że nie jesteśmy bez szans w walce o medale.

inż. WITOLD TENDERA







W grupie wiekowej powyżej 16 lat, w kategorii samolotów pierwsze miejsce zajął PZL-M18 „Dromader", uzyskując 92 punkty.

II OGÓLNOPOLSKI KONKURS KARTONOWYCH MODELI REDUKCYJNYCH

Nie tak dawno na łamach „Modelarza" pisaliśmy o nowej inicjatywie działaczy modelarstwa z Oleśnicy dotyczącej organizacji konkursu modeli kartonowych o ogólnopolskim zasięgu. A dzisiaj entuzjaści modelarstwa kartonowego mają już poza sobą II Ogólnopolski Konkurs Kartonowych Modeli Redukcyjnych. Ta specyficzna impreza nie dopracowała się wprawdzie własnego regulaminu, ale z całą pewnością można stwierdzić, że weszła na stałe do kalendarza imprez modelarskich. I nie jest to wniosek na wyrost czy też próba snucia przed konkursem świetlanych horoskopów. Nasza opinia wynika z faktu ogromnej popularności, jaką cieszy się konkurs-wystawa wśród osób pasjonujących się modelarstwem kartonowym, jak również z zaangażowania organizatorów i współorganizatorów w realizację tego pomysłu.

II Ogólnopolski Konkurs odbył się w dniach 17—18 listopada 1984 roku w Oleśnicy. W porównaniu z pierwszym konkursem — liczba uczestników wzrosła czterokrotnie. Łącznie we wszystkich kategoriach i grupach wiekowych wystawiono 161 modeli, wśród których dominowała tematyka lotnicza. Rozszerza się grono osób zainteresowanych imprezą. Nowością ostatniej wystawy było to, że oprócz indywidualnych modelarzy swój akces zgłosiły również kluby i modelarnie reprezentujące harcerstwo, spółdzielczość mieszkaniową, szkoły podstawowe, pracownie MDK i Pałaców Młodzieży. Należy nadmienić, że z roku na rok rośnie liczba instytucji patronujących konkursowi. Obecnie do tego grona należą: Spółdzielnia Mieszkaniowa „Zacisze" w Oleśnicy, Wojewódzki Związek Spółdzielni

ciąg dalszy na str. 22

MODEL SILNIKOWY F1C
APOLLO 26

Model powstał na przełomie lat 1983/84 z myślą o startach w sezonie 1984, ze szczególnym uwzględnieniem startu na Mistrzostwach Europy. W modelu tym stosowałem silnik ROSSI 15 FI ABC nowego typu. Wymaga on kilku nieznacznych przeróbek oraz dokładnego dotarcia. W modelu APOLLO 26 ze śmigłem składanym 177×80 osiąga 26 500 obrotów na minutę.

KONSTRUKCJA MODELU

Kadłub: przednia część, wykonana całkowicie z laminatu, składa się z wieżyczki oraz rury Ø 42 sklejanej z dwóch połówek. Tylna część kadłuba wykonana jest z dwóch warstw balsy 1,5 mm wzmocnionych włóknem szklanym 20 G/m². Łączenie kadłuba z duralu-gwint M 40×0,7. Łoże silnika odlewane z duralu. Wyłącznik czasowy przerobiony z fotowyzwalacza.

Płaty: Konstrukcję płatów wyjaśnia rysunek. Wypełnienie ze styropianu wykonane jest przez Wytwórnię Elementów i Zestawów Modeli Latających „Modelsport" w Gliwicach. Styropian przyklejony jest do balsowego pokrycia co 20 mm przy nasadzie i co 40 mm od środka centropłatu do końca. Płaty w całości klejone są „Epidianem 5" oraz „Wikolem". Spodnia część centropłatów oklejona jest czerwonym „Modelspanem"

Statecznik: poziomy: wykonany z balsy. Dźwigar wzmocniony sklejką 0,4 mm. Statecznik ma wznios 25 mm. Szczątkowe stateczniki pionowe wykonane z balsy 4 mm. Przy tego typu konstrukcjach należy zwrócić szczególną uwagę na mocowanie statecznika poziomego do kadłuba. Jakakolwiek niedokładność może spowodować rozbicie modelu. W bliźniaczej wersji APOLLO 27 statecznik wykonany jest podobnie jak płaty ze styropianu. Model wyposażony jest w pełną mechanizację, jak również tzw. podwójną zmianę kątów. Stosuję ją z powodzeniem od paru lat, jednak przestrzegam szczególnie mniej doświadczonych modelarzy przed bezkrytycznym jej wprowadzeniem w swoich konstrukcjach. Zastosowanie tej czynności wymaga żmudnego treningu oraz bardzo pewnych wyłączników.

Model APOLLO 26 wykonuje w locie silnikowym jedną pełną zwitkę z wyjściem pod wiatr. Podwójna zmiana kątów uruchamiana jest po 0,2 sek. od zgaśnięcia silnika.

Opracował:
JAN OCHMAN

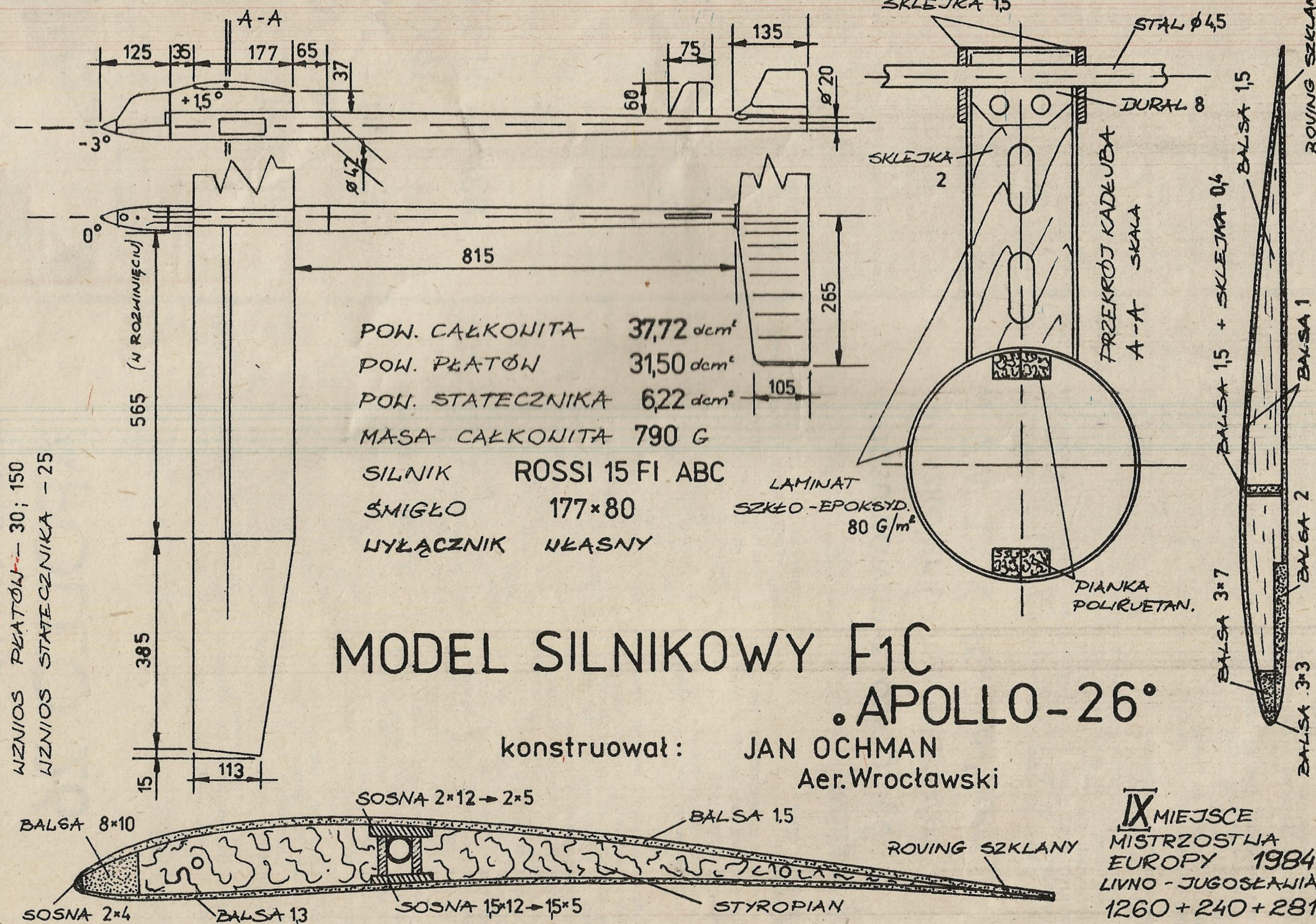
Podsumowanie osiągnięć w szkoleniu modelarskim w ZW LOK Bielsko-Biała

8.12.1984 r. dokonano podsumowania działalności poszczególnych Klubów Modelarskich podległych WOM ZW LOK Bielsko-Biała. W całokształcie działalności klubowej: 1 miejsce zdobyła modelarnia nr 7 przy Ośrodku Kształcenia Ustawicznego w Oświęcimiu, pod kierownictwem instruktora Władysława Mański — 325 pkt. 2 miejsce modelarnia nr 11 przy Zakładowym Domu Kultury Zakładów Chemicznych Oświęcim, pod kierownictwem instruktora Stanisława Cichonia — 227 pkt. 3. modelarnia nr 3 przy Młodzieżowym Domu Kultury w Żywcu, pod kierownictwem instruktora Józefa Koniora — 72 pkt.

W punktacji indywidualnej seniorów najlepszymi modelarzami okazali się: 1. — Adam Cienciała WOM ZW LOK Bielsko-B. 28 pkt., 2. Adam Napieraj OKU Oświęcim 27 pkt., 3. Andrzej Jachymek ZDK Oświęcim 19 pkt. W punktacji indywidualnej juniorów: 1. Jerzy Kasperek 30 pkt., 2. Rafał Lachowicz 6 pkt., 3. Paweł Jurkiewicz 24 pkt., wszyscy trzej z ZDK Oświęcim.

Najlepsze kluby modelarskie otrzymały dyplomy i puchary, a najlepsi instruktorzy, sędziowie i zawodnicy dyplomy i nagrody rzeczowe ufundowane przez ZW LOK Bielsko-Biała. Należy nadmienić, że w skali kraju WOM LOK Bielsko-Biała zajął we współzawodnictwie międzywojewódzkim 11 miejsce.

J. FABER



J. OCHMAN 1984
PODZIAŁKA : 1:10 ; 1:1
A-A
125 35 177 65
37
+1,5°
-3°
75
60
135
Ø20
Ø42
0°
815
265
105
565
(W ROZWINIĘCIU)
385
15
113
POW. CAŁKOWITA 37,72 dcm²
POW. PŁATÓW 31,50 dcm²
POW. STATECZNIKA 6,22 dcm²
MASA CAŁKOWITA 790 G
SILNIK ROSSI 15 FI ABC
ŚMIGŁO 177×80
WYŁĄCZNIK WŁASNY
WZNIOS PŁATÓW — 30; 150
WZNIOS STATECZNIKA — 25
SKLEJKA 1,5
STAL Ø4,5
DURAL 8
SKLEJKA 2
PRZEKRÓJ KADŁUBA A-A SKALA
LAMINAT SZKŁO-EPOKSYD. 80 G/m²
PIANKA POLIURETAN.
ROVING SZKLANY
BALSA 1,5
BALSA 1,5 + SKLEJKA 0,4
BALSA 1
BALSA 2
BALSA 3×7
BALSA 3×3
MODEL SILNIKOWY F1C
„APOLLO-26"
konstruował: JAN OCHMAN
Aer. Wrocławski
SOSNA 2×12 → 2×5
BALSA 8×10
BALSA 1,5
ROVING SZKLANY
SOSNA 2×4
BALSA 1,3
SOSNA 1,5×12 → 1,5×5
STYROPIAN
IX MIEJSCE MISTRZOSTWA EUROPY 1984
LIVNO - JUGOSŁAWIA
1260 + 240 + 281

Model szybowca klasy F1A MISTRZA EUROPY

W ubiegłorocznych Mistrzostwach Europy rozegranych w Livnie (Jugosławia) w klasie F1A zwyciężył Holender Cenny Breeman wynikiem 1260 + 240 + 300 + 360 + 407 s powtarzając sukces sprzed dwóch lat. Cenny Breeman startował modelem „Hihi", którego współkonstruktorem jest inny aktualny reprezentant Holandii — Jan Somers. O klasie modelu świadczy fakt, że na kilka dni przed Mistrzostwami Jan Somers takim samym modelem wygrał w Livnie Międzynarodowe Zawody o Memoriał I. Kurtalicza uzyskując wynik 1260 + 240 + 300 + 117 s. Ponadto obydwaj współpracujący ze sobą modelarze w przeciągu kilku ostatnich lat odnieśli szereg wartościowych sukcesów na zawodach przeprowadzonych pod egidą FAI w wielu krajach Europy, startując modelem typu „Hihi" lub dwoma nieco innymi o bardzo zbliżonej konstrukcji.

Konstrukcja tych modeli jest rozwijana już ponad dwadzieścia lat. Oprócz modelu uniwersalnego „Hihi" obydwaj modelarze opracowali jeszcze model „Guurtje" przeznaczony do startów podczas silnego wiatru (powyżej 6 m/s), a także model o dużym wydłużeniu płatów „Still there" odpowiedni do warunków bezwietrznych zbliżonych do atermicznych. Wszystkie trzy modele mają zbliżoną sylwetkę. Różnią się wydłużeniem płatów, długością kadłubów, powierzchnią statecznika poziomego, grubością profilu, a także drobnymi elementami konstrukcyjnymi. Najważniejsze wymiary modeli przedstawiono w tabelce na rysunku. Każdy z konstruktorów posiada na swoim wyposażeniu po trzy modele „Hihi", dwa „Guurtje" oraz jeden „Still there".

Zamieszczony poniżej opis budowy modelu „Hihi", aczkolwiek niezbyt szczegółowy, zawiera jednak szereg istotnych wskazówek, które mogą być wykorzystane przez modelarzy budujących nowoczesne modele swobodnie latające (nie tylko klasy F1A).

Płaty

Model ma złożoną i trudną technologicznie konstrukcję płatów, zapewniającą jednakże uzyskanie bardzo dużej wytrzymałości i sztywności (szczególnie na skręcanie). Budowa płatów wymaga uprzedniego przygotowania form na pokrycie dolne i górne, szablonów na profile (przy łączeniu płatów — B 6356b pogrubiony, przechodzący w normalny przy końcu środpłata), wykonania zbieżnych dźwigarów wzmocnionych rowingiem węglowym oraz wyboru odpowiedniej balsy na pokrycie i żeberka. Należy również przygotować wałek z papierem ściernym napędzany elektrycznie, który będzie używany do szlifowania elementów płata.

Budowę płata rozpoczynamy od wykonania prostokątnych płytek balsowych na żeberka (grubości 1,5 mm), które należy naciąć i następnie skleić w konstrukcję geodetyczną, jak to pokazano na rysunku fragmentu płata. Kolejną czynnością jest utrwalenie kształtu uzyskanej konstrukcji za pomocą taśmy klejącej nałożonej na dolną i górną powierzchnię. Obydwa środpłaty, a także ucha wykonywane są jako oddzielne elementy. Odpowiedni obrys centropłatów uch uzyskać należy przez przecięcie piłą tarczową. Po przyklejeniu krawędzi natarcia, a także początkowych i końcowych żeber należy uzyskaną strukturę oszlifować od dołu wałkiem z papieru ściernego, korzystając z odpowiednich szablonów, tak aby uzyskać wymagany obrys dołu danego fragmentu płata. Po wklejeniu dolnego dźwigara dolne krawędzie profili powinny zostać wzmocnione rowingiem węglowym. Górne i dolne pokrycie płata składa się z deseczek balsowych 0,9 → 0,8 w środpłacie i 0,8 → 0,4 mm gr. w uchu (strzałki oznaczają stopniowanie grubości wzdłuż rozpiętości) oraz tkaniny szklanej o gramaturze 25 g/m² usytuowanej włóknami pod kątem 45° względem krawędzi natarcia. Tkaninę szklaną nasyconą żywicą należy rozłożyć na plastikowym podłożu gr. 0,4 mm, na to położyć deseczki balsowe, następnie folię i piankę grubości 10 mm. Gdy całość zostanie włożona do formy, utwardzenie następuje w przeciągu 10 h pod ciśnieniem i w temperaturze 30°C. Również w formie odbywa się przyklejanie pokrycia do geodetycznej konstrukcji. Po przyklejeniu pokrycia dolnego, następnie górnych dźwigarów, rurek na druty i pręty łączące należy przykleić pokrycie górne. Krawędź spływu powinna być wzmocniona rowingiem szklanym. Po oszlifowaniu miejsc klejenia i przyklejeniu uch do środpłatów na górnym pokryciu należy umieścić turbulatory: główny z drutu ϕ 0,5 mm usytuowany jak na rysunku i pięć dodatkowych w odległościach 30,8%, 42,3%, 53,8%, 65,4%, i 76,9% od krawędzi natarcia.

Turbulatory dodatkowe najlepiej sporządzić z taśmy klejącej szerokości 0,8 mm i grubości 0,1—0,2 mm. Obydwa środpłaty oraz lewe ucho nie mają żadnego zwichrzenia. Krawędź spływu końcówki ucha prawego jest podniesiona w stosunku do krawędzi natarcia o 3 mm (model krąży w lewo). Połowa płata waży 82 g.

Kadłub

Zestawiony jest z drewnianej płozy oraz rurki z tworzywa sztucznego typu „Rony-Tube". Płoza zawiera elektroniczny wyłącznik Kostera, hak dynamiczny radzieckiej konstrukcji oraz wkręcane łączniki płatów o średnicy ϕ 4 mm — przedni z włókna szklanego, tylny z drutu stalowego. Podstawa statecznika poziomego (bardzo lekka) wykonana jest z duralu.

Statecznik poziomy

Konwencjonalnej konstrukcji pokryty „Mylardem" za pomocą rozpuszczalnego kleju „Butapren".

Średnie czasy lotów poszczególnych modeli omawianej serii wynoszą: „Hihi" — 205 s, „Guurtje" — 175 s, „Still-there" — 225 s (w warunkach zbliżonych do atermicznych).

Na podstawie „Thermik Sense"
opracował:
S. KUBIT

Aktualności Modelarstwa Lotniczego i Kosmicznego

W dniu 26 listopada odbyło się w Warszawie posiedzenie Komisji Modelarstwa Aeroklubu PRL. W trakcie obrad omówione zostały problemy zabezpieczenia działalności modelarskiej w materiały i sprzęt. Dyrektorzy LZPN w Krośnie — Kazimierz Ginalski oraz LZN w Warszawie — inż. Marek Czerwiński przedstawili stan obecny oraz perspektywy rozwoju produkcji materiałów i sprzętu modelarskiego przez Lotnicze Zakłady Naprawcze Aeroklubu PRL. Ponadto dokonana została ocena przebiegu krajowych imprez modelarskich oraz udziału zawodników APRL w imprezach międzynarodowych w 1984 r. Ustalone zostały także składy kolegium sędziowskiego oraz kadry narodowej w modelarstwie lotniczym i kosmicznym na 1985 r.

• • •

W kategorii modeli swobodnie latających ustalony został następujący skład kadry narodowej: **Kl. F1A** — S. Kubit, P. Zajdel, Cz. Ziober z Aer. Gliwickiego, K. Stężalski z Aer. Wrocławskiego, R. Gołubowski z Aer. Białostockiego, W. Mroczek (junior) z Aer. Wrocławskiego, S. Jurczeniak z Aer. Zagłębia Miedziowego; **Kl. F1B** — A. Poczobut z Aer. Białostockiego, J. Podlewski z Aer. Pomorskiego, Z. Kuls z Aer. Warszawskiego, E. Stawinoga z Aer. Gliwickiego, K. Różycki z Aer. Poznańskiego, Z. Tukiendorf z Aer. Wrocławskiego, H. Kucharski z Aer. Kujawskiego, E. Cofalik z Aer. ROW; **Kl. F1C** — R. Czerwiński z Aer. Zagłębia Miedziowego, J. Krzemiński z Aer. Warmińsko-Mazurskiego, P. Plachetka z Aer. Gliwickiego, J. Ochman, T. Piątek z Aer. Wrocławskiego, A. Syty (junior) z Aer. Białostockiego; **Kl. F1D** — S. Kujawa z Aer. Poznańskiego, R. Czechowski z Aer. Krakowskiego, E. Ciapała z Aer. Śląskiego.

• • •

W kategorii modeli na uwięzi skład kadry narodowej na 1985 r. przedstawia się następująco: **Kl. F2A** — A. Rachwał, G. Nowakowski, J. Włodarczyk z Aer. Śląskiego, L. Kwarciński z Aer. Ostrowskiego; **Kl. F2B** — P. Zawada z Aer. Poznańskiego P. Dziuba z Aer. Warszawskiego, G. Boryczko z Aer. Śląskiego, T. Tronina (junior) z Aer. Rzeszowskiego; **Kl. F2C** — A. Ziemniak, R. Włodarczyk z Aer. Częstochowskiego; **Kl. F2D** — M. Dominiak z Aer. Poznańskiego, P. Okoniewski z Aer. Częstochowskiego, M. Braciak z Aer. Wrocławskiego.

• • •

W kategorii modeli zdalnie sterowanych została ustalona kadra narodowa w składzie: Kl. F3A — J. Kosiński z Aer. Warszawskiego, J. Miarka z Aer. Bielsko-Bialskiego; Kl. F3B — G. Peszke, W. Wiklowski z Aer. Podkarpackiego, C. Zdrojkowski z Aer. Warszawskiego.

• • •

W kategorii makiet ustalony został następujący skład kadry: M. Kaziród z Aer. Częstochowskiego, L. Podgórski z Aer. Pomorskiego, S. Gaudyński z Aer. Łódzkiego.

• • •

W modelarstwie kosmicznym w skład kadry narodowej weszli: **Kl. S5C i S7** — M. Twardowski, R. Smoliński, P. Smoliński (junior), A. Godlewski (junior) z Aer. Słupskiego, A. Łyżniak, W. Maciołek (junior) z Aer. Gdańskiego; **Kl. S3A, S4C, S6A, S8E** — W Tendera, H. Szyndzielorz, K. Kuśka z Aer. ROW, D. Jocher, K. Job, J. Jarończyk, T. Miksztal z Aer. Podhalańskiego, R. Wróblewski, G. Nasierowski, J. Kukowski z Aer. Pomorskiego, Z. Jurecki z Aer. Gdańskiego, A. Wypych (junior), Cz. Pluta z Aer. Słupskiego.

• • •

W 1985 r. planowany jest udział ekipy modelarzy specjalizujących się w klasach modeli swobodnie latających F1A, F1B, F1C (w mistrzostwach państw socjalistycznych (NRD) oraz świata w Jugosławii). Ustalenie składów ekip nastąpi po obozie kadry narodowej, który przewidziany jest w miesiącu maju w Lesznie Wielkopolskim.

• • •

O ile pozwolą na to środki finansowe Aeroklub PRL planuje także udział ekipy w mistrzostwach Europy modeli na uwięzi w Anglii.

+3°

S.C. 52 %

p_g

p_w

+1°

p_d

130 b_1 a_h b_{s1}

Wznios 150 mm

l_h

s. sosna

b. balsa

żebro płata

b. 0,9→0,8→0,4

s. 320×5×2→0×2

s. 4×1,5

s. 7×2,5→5×2→1,5×1

s. 200×5×2→0×2

turbulator

s.4×2

b.10×2

żebro stat. poz.

b. 3×1,5

b. 7×1,5→3×1,5

b. 4×4

l_s l_u l_k b_2 b_3 b_{s2}

	Hihi	Guurtje	S-there
l_s	640	593	772
l_u	361	325	41,5
l_k	51,5	57,5	47,5
b_1	160	170	147
b_2	141	150	129
b_3	110	115	95
b_{s1}	90	100	88
b_{s2}	90	100	75
l_h	500	520	473
a_h	700	673	728
p_w	90	93	85
p_d	70	78	70
p_g	46	53	48

$S_{pł}$ = 29,21 dm^2 → 164 g

$S_{s\,poz}$ = 4,5 dm^2 → 7 g

Kadłub → 239 g

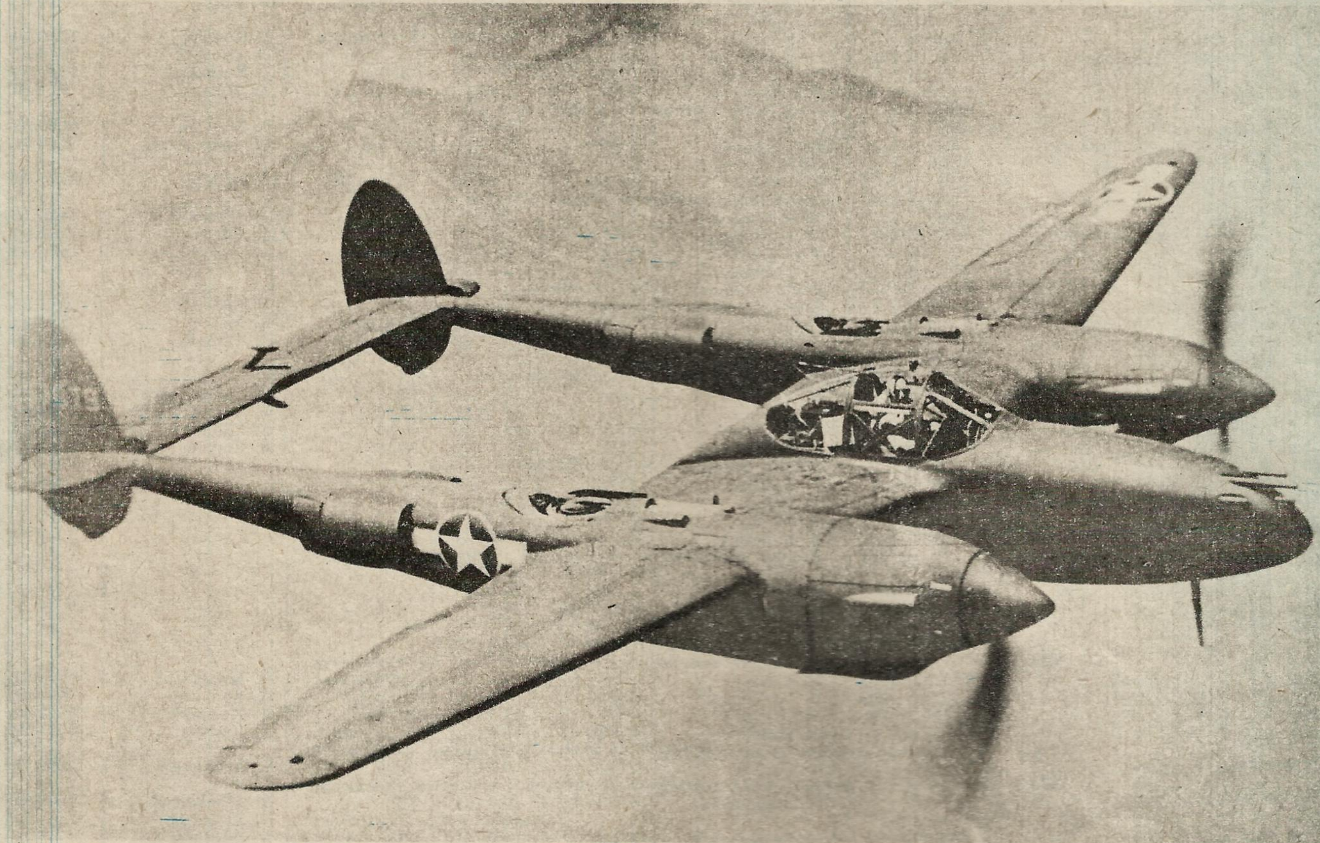
Razem 33,71 dm^2 → 410 g

Model szybowca „HIHI" kl. F1A		
konstr. J. Somers-C. Breeman		Ark. 1
21.12.1984	opr. S. Kubit	Jl. ark. 1

REKORDY ŚWIATA I POLSKI MODELI LOTNICZYCH
(Stan na dzień 30.03.1984 r.)

Nr rek. FAI	Rodzaj rekordu	Wynik rek. świata	Nazwisko	Państwo	Data	Wynik rek. Polski	Nazwisko	Data
	KATEGORIA F-1 — MODELE SWOBODNIE LATAJĄCE							
	Klasa F1A — modele szybowców							
17	Długotrwałość	4h58'10"	M. Milutinowicz	Jugosławia	15.05.60	1h39'	R. Piasecki	9.07.59
18	Odległość w linii prostej	310,33 km	E. Taus	CSRS	31.03.62	156 km	E. Stebel	12.03.67
19	Wysokość	2364 m	G. Benedk	Węgry	23.05.48	1550 m	S. Kubit	24.07.82
	Klasa F1B — modele samolotów z silnikiem gumowym							
1	Długotrwałość	1h41'32"	N. Fiodorow	ZSRR	19.06.64	1h18 m 8 s	J. Kosiński	12.07.69
2	Odległość w linii prostej	371,189 km	C. Tchiglitsew	ZSRR	1.07.62	57,7 km	A. Gruchot	29.05.60
3	Wysokość	1732 m	N. Fiodorow	ZSRR	19.06.64	1450 m	J. Kosiński	12.07.69
4	Prędkość	156,36 km/h	Sun Yi	Chiny	19.10.80	62,068 k/h	K. Różycki	6.04.82
	Klasa F1B — modele wodnosamolotów z silnikiem gumowym							
40	Długotrwałość	8'27"	L. Kasztanow	ZSRR	6.10.81	10'6"	B. Malczyk	27.07.83
41	Odległość w linii prostej	3450 m	L. Kasztanow	ZSRR	9.10.79	2,1 km	W. Mazurczak	6.08.81
42	Wysokość	561,6 m	Ho Weihiong	Chiny	28.07.79	—	—	—
43	Prędkość	39,4 km/h	W. Miakinin	ZSRR	5.05.80	38,7 km/h	B. Malczyk	22.08.84
	Klasa F1C — modele samolotów z silnikiem tłokowym							
5	Długotrwałość	6h1'	I. Kułakowski	ZSRR	6.08.52	52'21"	M. Paździorek	14.07.63
6	Odległość w linii prostej	378,756 km	E. Borisiewicz	ZSRR	15.08.52	20 km	S. Górski	15.08.54
7	Wysokość	6.468.9 m	Yin Chenbai	Chiny	8.08.82	1600 m	M. Paździorek	16.07.63
8	Prędkość	179,9 km/h	A. Dubieniecki	ZSRR	5.05.81	—	—	—
	Klasa F1C — modele wodnosamolotów z silnikiem tłokowym							
44	Długotrwałość	2h23'52"	Zhang Guishong	Chiny	7.08.82	1h455'3"	B. Malczyk	6.07.83
45	Odległość w linii prostej	130,904 km	Jiang Jie	Chiny	29.08.82	42,8 km	B. Malczyk	5.07.83
46	Wysokość	4600 m	Dong Chunlai	Chiny	17.08.82	2050 m	B. Malczyk	11.06.80
47	Prędkość	29,26 km/h	W. Miakinin	ZSRR	19.03.79	—	—	—
	Klasa F1D — modele halowe (długotrwałość lotu)							
32a	Kat. I wys. hali do 8 m	25'24"	H. Enomoto	Japonia	3.02.81	16'54"	D. Płaczkiewicz	24.04.83
32b	Kat. II wys. 8—15 m	32'27"	S. Orsowai	Węgry	7.06.81	23'55"	E. Ciapała	20.08.83
32c	kat. III wys. 15—30 m	44'43"	J. Richmond	USA	21.06.79	35'55"	E. Ciapała	23.06.80
32d	kat. IV wys. p. 30 m	52'14"	J. Richmond	USA	31.08.79	38'15"	E. Ciapała	27.08.79
	Klasa F1F — modele śmigłowców z silnikiem gumowym							
9	Długotrwałość	33'26,7"	A. Nazarow	ZSRR	3.06.68	—	—	—
10	Odległość w linii prostej	5,37 km	G. Pelegi	Włochy	3.08.74	—	—	—
11	Wysokość	812 m	P. Motekajtis	ZSRR	30.08.75	—	—	—
12	Prędkość	144,23 km/h	P. Motekajtis	ZSRR	12.06.70	—	—	—
	Klasa F1F — modele śmigłowców z silnikiem tłokowym							
13	Długotrwałość	3h12'	S. Purice	Rumunia	1.10.65	—	—	—
14	Odległość w linii prostej	91,491 km	W. Titlow	ZSRR	1.10.63	—	—	—
15	Wysokość	3750 m	S. Purice	Rumunia	24.09.63	—	—	—
16	Prędkość	116,12	A. Pawłow	ZSRR	20.09.70	—	—	—
	KATEGORIA F2 — MODELE LATAJĄCE NA UWIĘZI							
	Klasa F2A — modele prędkościowe samolotów na uwięzi z silnikiem tłokowym							
27	Kat. I sil. 1 cm³	223,186 km/h	H. Yong	Chiny	19.10.83	136,674 km	L. Kwarański	18.04.82
27A	Kat. I sil. 1,0—2,5 cm³	298,507 km/h	W. Maslenkin	ZSRR	31.08.78	276,9 km/h	A. Rachwał	9.09.84
28	Kat. II sil. 2,5—5 cm³	288,95 km/h	Mc. Donald	USA	15.11.64	257 km/h	A. Rachwał	17.05.80
29	Kat. III sil. 5 do 10 cm³	316 km/h	A. Kuźniecow	ZSRR	30.09.62	192,5 km/h	A. Rachwał	28.07.59
	Klasa F2A — modele prędkościowe samolotów na uwięzi z silnikiem odrzutowym							
30	Silnik odrzutowy	395,64 km/h	L. Lipiński	ZSRR	6.12.71	192,5	S. Skotniczny	10.09.55
	Klasa F2C — modele prędkościowe samolotów na uwięzi z silnikiem tłokowym							
57	Wyścig na 100 okr.	3'19,8"	W. Ramarenko	ZSRR	16.07.83	349"	R. Włodarczyk A. Ziemniak	9.09.84
58	Wyścig na 200 okr.	6'56,3"	W. Szapowałow	ZSRR	28.07.82	8'6"	A. Ziemniak R. Włodarczyk	30.09.83
	KATEGORIA F3 — MODELE LATAJĄCE ZDALNIE STEROWANE							
	Klasa F3A — modele samolotów zdalnie sterowanych z silnikiem tłokowym							
20	Długotrwałość	20h0'51"	M. L. Hill	USA	22.09.81	4h29'42"	J. Kosiński	14.11.71
21	Odległość w linii prostej	428 km	R. Weber	USA	16.08.75	41 km	J. Ulas	1.05.80
22	Wysokość	8208 m	M. Hill	USA	9.09.71	2000 m	M. Barylski	12.10.78
23	Prędkość	343,92 km/h	W. Goukoune	ZSRR	21.09.71	162,758 km/h	J. Pudełko	14.10.79
31	Odległość w obw. zam.	765 km	M. L. Hill	USA	4.07.83	268 km	M. Barylski	4.08.79
53	Prędk. w obw. zam.	222,78	J. Pinter	Węgry	30.11.82	—	—	—
	Klasa F3A — modele wodnosamolotów zdalnie sterowanych z silnikiem tłokowym							
48	Długotrwałość	11h2'	Y. Zasławski	ZSRR	10.04.81	1h22'30"	M. Barylski	1.04.78
49	Odległość w linii prostej	244,8	R. Weber	USA	8.10.77	32 km	M. Barylski	2.04.78
50	Wysokość	5651 m	M. Hill	USA	3.09.67	1100 m	M. Barylski	4.08.78
51	Prędkość	294,98 km/h	W. Goukoune	ZSRR	25.09.71	135 km/h	J. Pudełko	14.10.79
52	Odległość w obw. zam.	508 km	R. Weber	USA	2.09.77	83 km	M. Barylski	1.04.78
54	Prędkość w obw. zam.	185,567 km/h	Liu Hanmao	Chiny	12.09.82	—	—	—
	Klasa F3B — modele szybowców zdalnie sterowanych							
24	Długotrwałość	32h7'40"	E. Swoboda	CSRS	23—24.8.80	16h37'	E. Trzopek	13—14.10.84
25	Odległość w linii prostej	147,92 km	J. Hiner	USA	26.05.84	94 km	P. Sikora	2.10.82
26	Wysokość	1950,7 m	J. Hiner	USA	11.06.82	1275 m	J. Bury	18.07.63
33	Prędkość (baza 200 m)	166,95 km/h	M. Matyjas	Węgry	2.12.81	—	—	—
34	Odległość w obw. zam.	716,1 km	E. Svoboda	CSRS	23.07.79	182,2 km	G. Peszko	7.04.82
55	Prędkość w obw. zam.	109,153 km/h	G. Peszke	Polska	13.10.82	109,153 km/h	G. Peszke	13.10.82
	Klasa F3C — modele śmigłowców zdalnie sterowanych z silnikiem tłokowym							
35	Długotrwałość	3h35'6"	W. Andersch	RFN	30.12.79	15'02"	R. Hunka	20.04.84
36	Odległość w linii prostej	92,85 km	R. H. Jenneson	Australia	21.09.80	—	—	—
37	Wysokość	1120 m	W. Makiejew	ZSRR	18.04.80	—	—	—
38	Prędkość	82,9 km/h	W. Makiejew	ZSRR	9.04.82	—	—	—
39	Odległość w obw. zam.	72 km	R. H. Jenneson	Australia	9.03.80	—	—	—
56	Prędkość w obw. zam.	53,3 km/h	W. Makiejew	ZSRR	23.04.80	—	—	—
	Klasa F3E — modele zdalnie sterowane z silnikiem elektrycznym							
	„S" — źródła zasilania do wielokrotnego ładowania							
59	Długotrwałość	2h20'45"	A. Lobow	ZSRR	31.08.83	—	—	—
60	Odległość w linii prostej	6,35 km	W. Miakinin	ZSRR	9.10.81	—	—	—
61	Wysokość	513 m	W. Miakinin	ZSRR	8.08.82	—	—	—
62	Prędkość	59 km/h	W. Miakinin	ZSRR	7.10.81	—	—	—
63	Odległość w obw. zam.	31 km	H. Dileher	RFN	13.03.83	—	—	—
64	Prędkość w obw. zam.							
	„P" — źródła zasilania do jednokrotnego użytku							
65	Długotrwałość	34'05"	A. Smlentsov	ZSRR	10.10.81	—	—	—
66	Odległość w linii prostej	3,23 km	S. Malik	ZSRR	9.10.81	—	—	—
67	Wysokość	—	—	—	—	—	—	—
68	Prędkość	40,02 km/h	A. Stachowski	ZSRR	8.10.81	—	—	—
69	Odległość w obw. zam.	8 km	V. Miakinin	ZSRR	8.10.81	—	—	—
70	Prędkość w obw. zam.	—	—	—	—	—	—	—
	„SOL" — źródła zasilania słoneczne							
71	Długotrwałość	344'54"	W. Biesterfield	RFN	1.09.84	—	—	—
72	Odległość w linii prostej	—	—	—	—	—	—	—
73	Wysokość	—	—	—	—	—	—	—
74	Prędkość	—	—	—	—	—	—	—
75	Odległość w obw. zam.	—	—	—	—	—	—	—
76	Prędkość w obw. zam.	—	—	—	—	—	—	—
	„COMB" — źródła zasilania dowolne							
77	Długotrwałość	1h3'25"	W. Miakinin	ZSRR	1.09.83	—	—	—
78	Odległość w linii prostej	3,35 km	W. Miakinin	ZSRR	10.10.81	—	—	—
79	Wysokość	—	—	—	—	—	—	—
80	Prędkość	42,35 km/h	W. Bielajew	ZSRR	8.10.81	—	—	—
81	Odległość w obw. zam.	11 km	V. Miakinin	ZSRR	8.10.81	—	—	—
82	Prędkość w obw. zam.	—	—	—	—	—	—	—

SAMOLOT MYSLIWSKI
P-38 „LIGHTNING"



Dalsze rysunki i tekst w następnym numerze.

ZW LOK w Radomiu nie wypadł najlepiej we współzawodnictwie modelarskim za 1984 r., gdyż wśród 48 województw znalazł się w końcowej części tabeli. Stara się jednak przygotować odpowiednie kadry, by poprawić tę sytuację w roku bieżącym. Świadczy o tym przeprowadzenie dwu imprez wojewódzkich, z udziałem licznych zawodników. Były to zawody modeli kołowych zdalnie kierowanych w Drzewicy, w których brało udział 22 zawodników oraz zawody modeli pływających żaglowych klas D i F5 również w Drzewicy z udziałem 32 zawodników.

* * *

W miesięczniku pt. „Modellbau Heute" Nr 11/1984 wydawanym w NRD ukazał się wywiad z sekretarzem Centralnej Komisji Modelarstwa LOK Janem Marczakiem, w którym poruszono następujące tematy:
- początki modelarstwa lotniczego i szkutniczego w Polsce,
- szkolenie instruktorów modelarstwa w LOK,
- liczba modelarni LOK i szkolonej w nich młodzieży,
- liczba zawodów modelarskich organizowanych przez LOK i uczestniczących w nich zawodników,
- popularność czasopism modelarskich LOK i ich nakłady.

Wywiad na pewno spopularyzuje wśród modelarzy NRD modelarstwo polskie i działalność wychowawczą LOK.

* * *

Wydawany w RFN dla modelarzy lotniczych miesięcznik pt. „Modell" zamieścił na tytułowej stronie nr 12/1984 zdjęcie modelu samolotu PZL WILGA, biorącego udział w I mistrzostwach Europy skoczków spadochronowych RC rozegranych 6—7. 10.84 r. w Chapellots koło Brukseli. Miesięcznik nazwał WILGĘ „królową holowników powietrznych" chwaląc walory tego modelu.

W tymże numerze zamieszczono też wielostronicowy ilustrowany licznymi zdjęciami artykuł na temat budowy i własności lotnych zdalnie kierowanego modelu polskiego szybowca FOKA.

Z kraju i ze świata

* * *

Wydawnictwo MON NRD wydało nową książkę dla hobbystów spraw morskich pt. „U-Boot und U-Jagd", której autorem jest Günter Krause. Na 263 stronach bogato ilustrowanych przedstawiono historię, rozwój i współczesność okrętów podwodnych. Cena książki w NRD wynosi 17,80 marki. Numer zamówieniowy 746 574 5.

* * *

Wydawany w RFN dwumiesięcznik dla modelarzy okrętowych pt. „Modell — Werft", specjalizujący się w zamieszczaniu planów wiernych kopii statków i okrętów zdalnie kierowanych, zamieścił na wkładce do nr 6/1984 plan polskiego statku p. pożarowego STRAŻAK-3. Plan ten nie jest jednak kompletny, gdyż zawiera tylko rzut boczny i górny oraz linie teoretyczne kadłuba.

* * *

Marzenie wielu modelarzy jachtowych: włókno kevlarowe, nie jest już nowością. Amerykańska firma ORCON z Kalifornii wyprodukowała substytut kevlaru o nazwie Bllied A 900. Nowe włókno ma o 30% większą wytrzymałość od kevlaru i zewnętrznie nie różni się od płótna dakronowego!

* * *

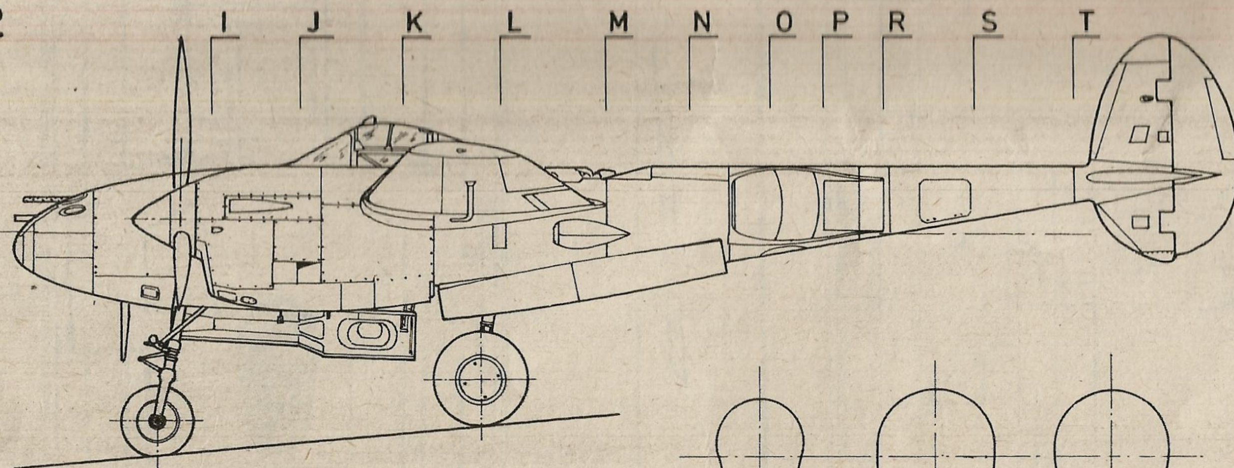
Miłą dla nas niespodzianką jest numer lutowy z 1985 roku amerykańskiego czasopisma „Radio Control Modeler", w którym na okładce zamieszczono zdjęcie modelu polskiego samolotu amatorskiego „Prząśniczka", zaś wewnątrz na 12 stronach — rysunek samolotu reprodukowanego z „Modelarza", kilkanaście zdjęć i obszerny tekst.

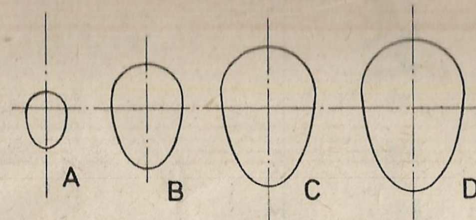
* * *

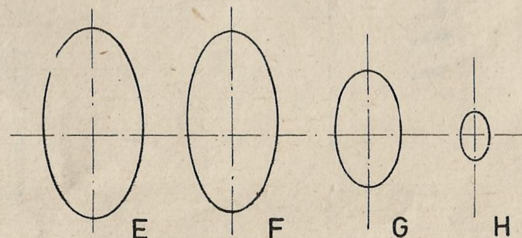
Amerykańskie czasopismo RC Scale Modeller nr 2/85 zamieszcza zdjęcia barwne i czarnobiałe oraz liczne rysunki naszego samolotu PZL P-23 „Karaś".

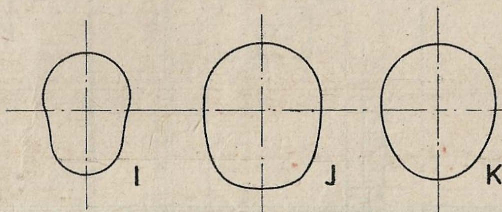
Na jednym ze zdjęć pokazany jest autor tej publikacji Larry Gordon z modelem „Karasia", który jest jego dziełem i lata jako model RC.

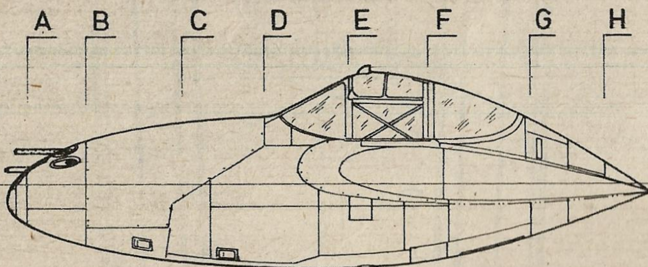
1:72

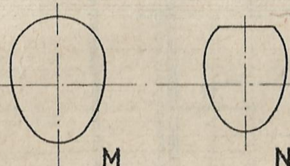


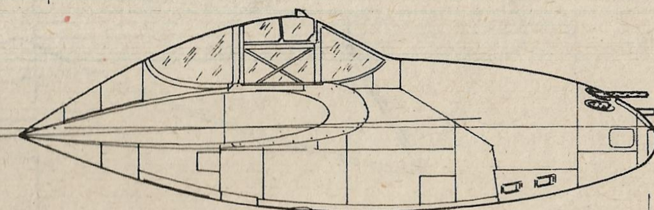




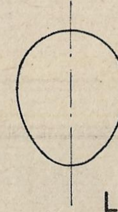


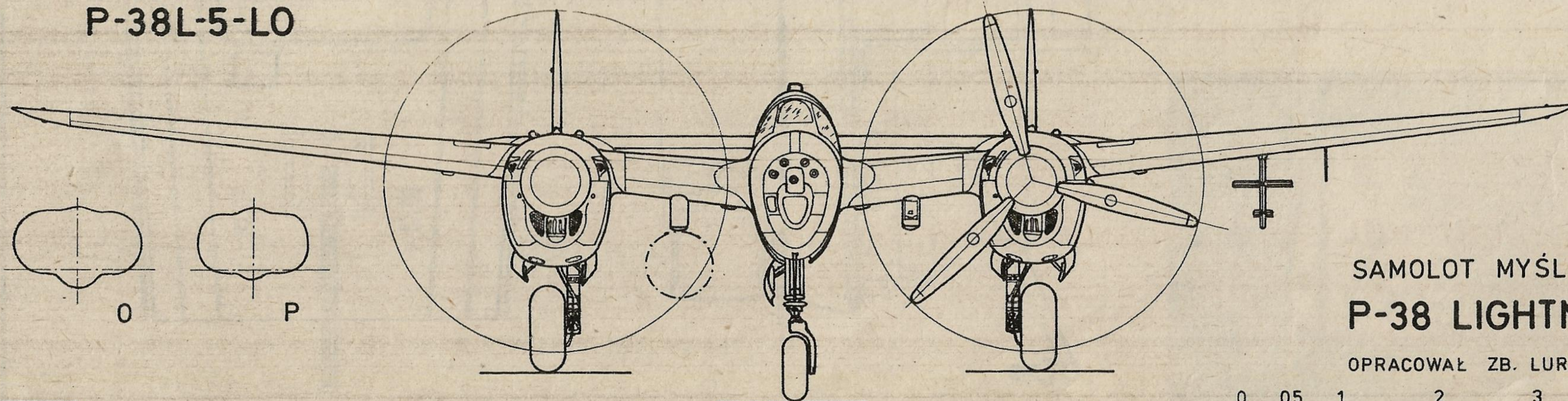






P-38L-5-LO





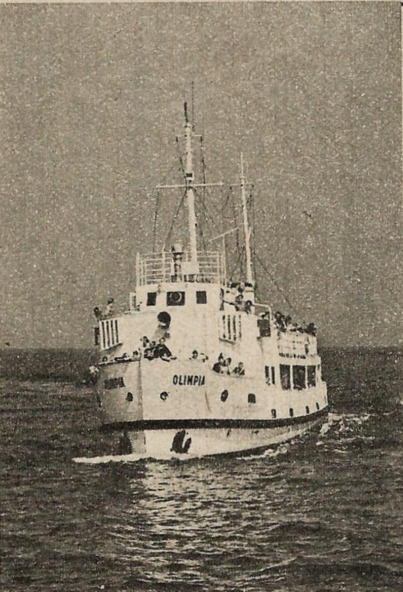
SAMOLOT MYŚLIWSKI

P-38 LIGHTNING

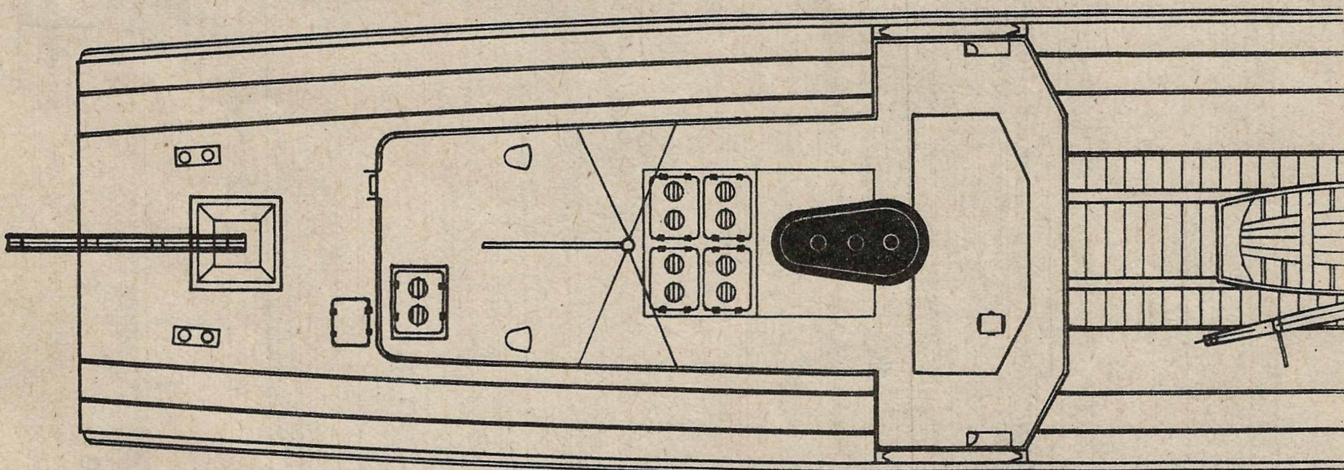
OPRACOWAŁ ZB. LURANC

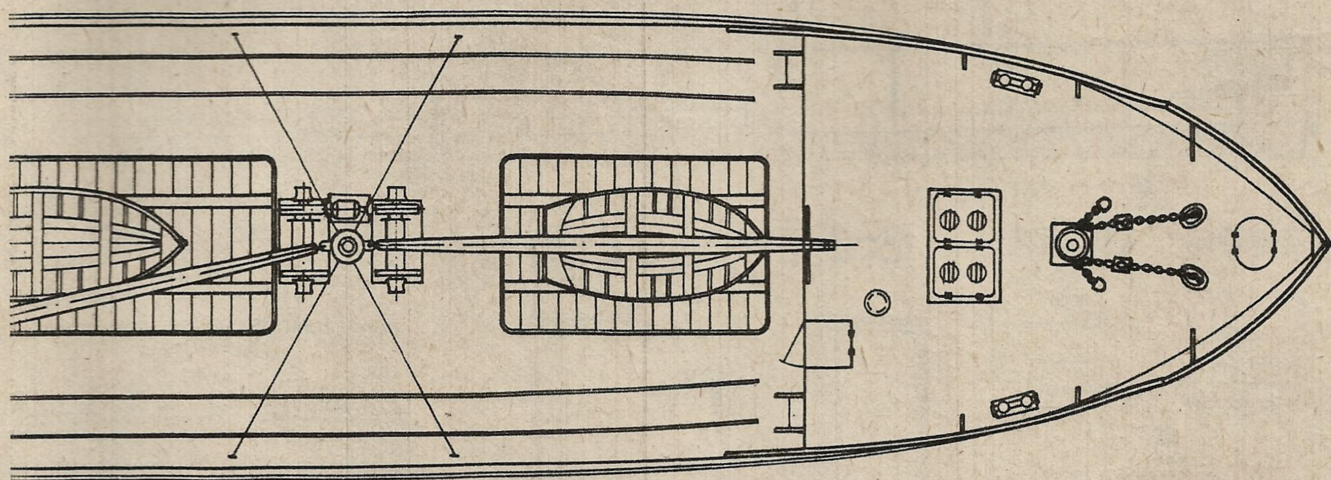
0 0,5 1 2 3 4m

42-7-1975



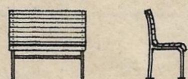
ORP ›MINE



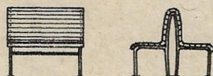


0 1 2 3 4 5 6m

23
4 SZT.

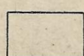


24
4 SZT.



25
6 SZT.





POKŁAD NADBUDÓWK

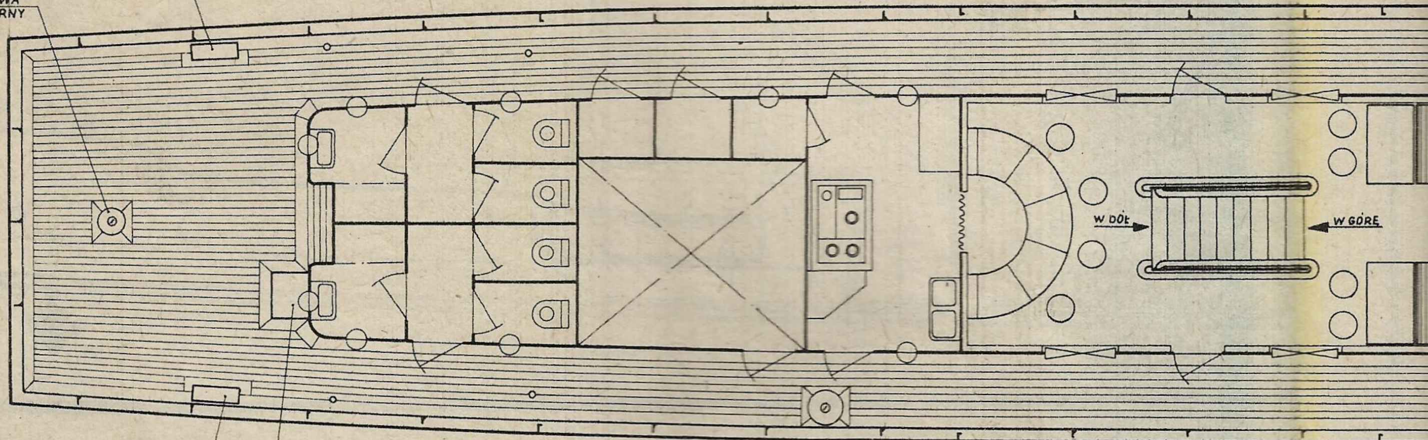
26,27÷4

7

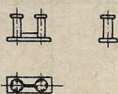
12

23 25 24 25 24 25 23

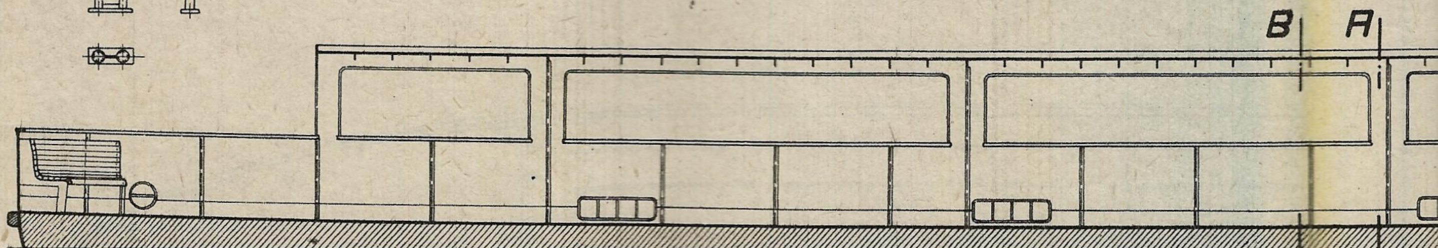
POKŁAD GŁÓWNY



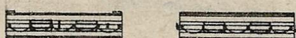
36
2 SZT.



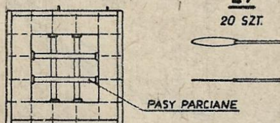
WEWNĘTRZNA STRONA NADBURT
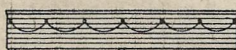


26
10 SZT.

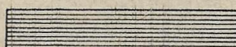


27
20 SZT.



38
5 SZT.

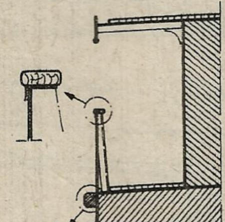




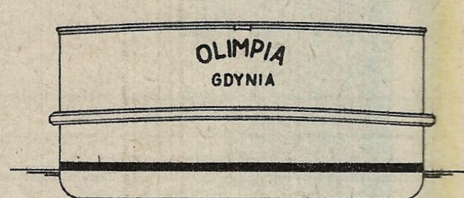
A–A



B–B



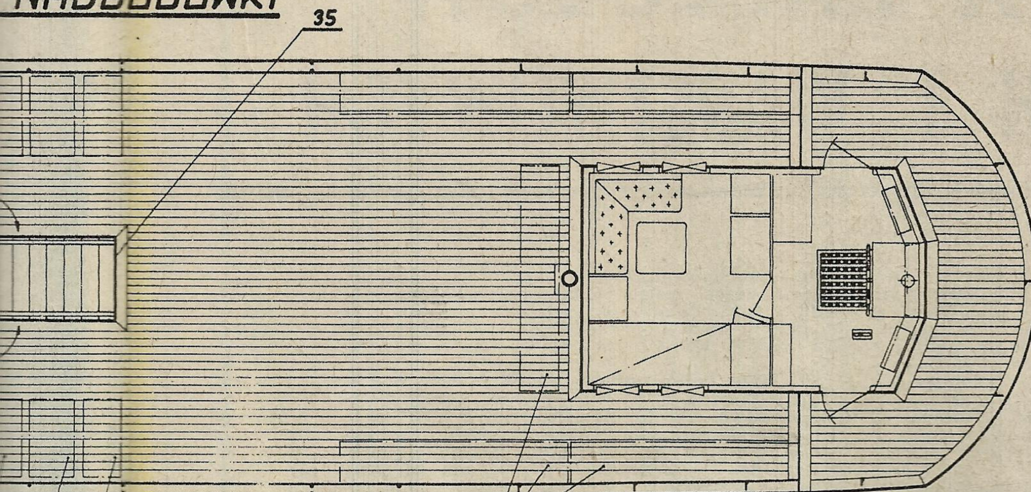
PAWĘZ



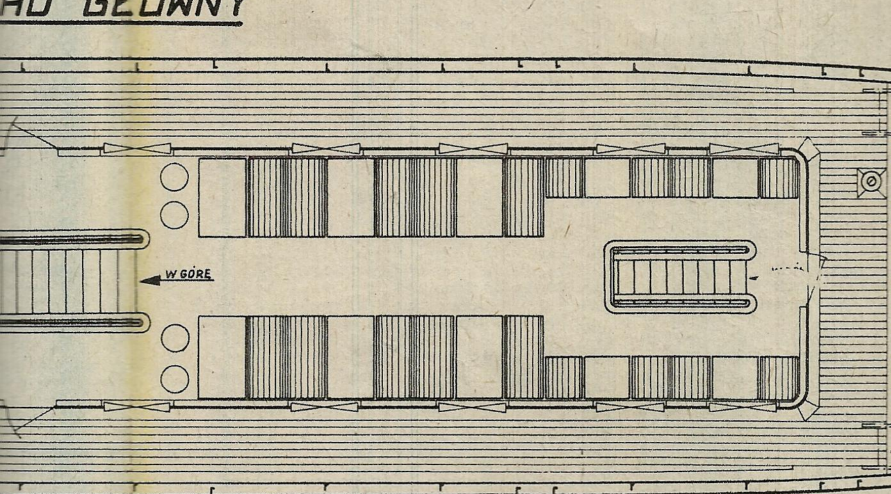
0 1 2 3 4 5 6 m

X

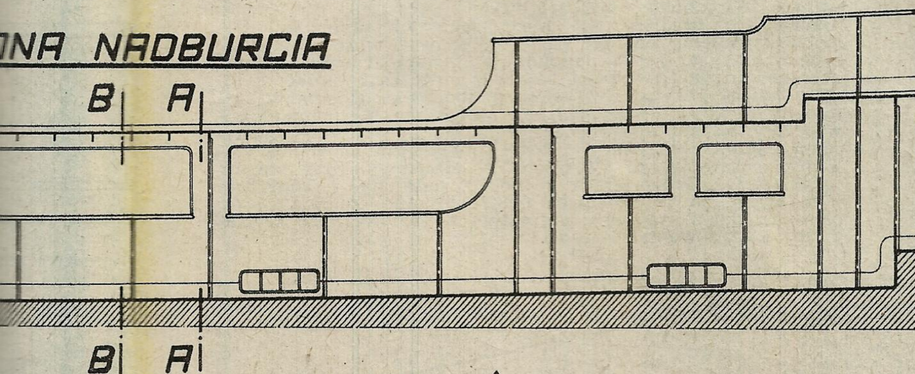
...NADBUDÓWKI

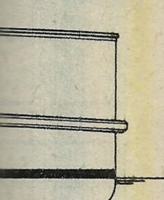


...AD GŁÓWNY

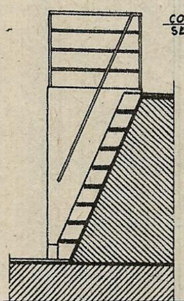


...ANA NADBURCIA

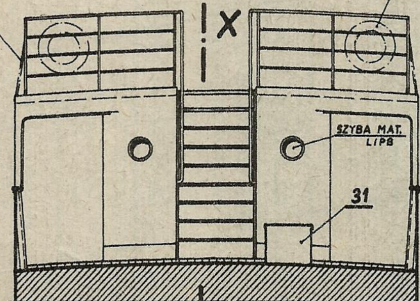




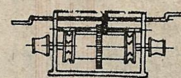
X–X



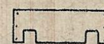
ŚCIANA RUFOWA



28



29





30
2 szt.





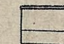
31





32





33

37

30

28.29

34

32

37

37
2 SZT

































34

35

STATEK ŻEGLUGI PRZYBRZEŻNEJ »OLIMPIA«		
OPRACOWAŁ	JAN SCHMIDT	
KREŚLIŁ		
ROK 1984	SKALA 1:	ARK. 3/3

BUDOWA KADŁUBÓW
BLOKOWYCH I WARSTWOWYCH

Wielu modelarzy najmłodszych lub początkujących, którzy mają ochotę zbudować model okrętu, niejednokrotnie odstępuje od tego zamiaru sądząc, iż przerasta to ich możliwości. Są w błędzie. Przecież w modelarstwie istnieje tyle technologii, że każdy może wybrać sobie odpowiednią metodę konstruowania modelu. Jedną z najłatwiejszych jest budowa kadłuba metodą blokową oraz warstwową. Technologie te zostały obecnie nieco wyparte przez inne, które z pewnych względów mają szersze zastosowanie. Uważam jednak, iż metody łatwiejsze należy zaprezentować najmłodszym wiekiem i stażem, o których już prawie zapomniano.

Podstawowym materiałem do budowy kadłuba blokowego i warstwowego jest drewno. Należy stosować drewno przede wszystkim dobrze wysuszone, wolne od żywicy i sęków oraz o prostych słojach. Unikniemy dzięki temu nie tylko paczenia się kadłuba, ale również zyskujemy jego mniejszą wagę. Deski na kadłub powinny być ponadto odpowiednio dobrane, aby naprężenia w drewnie odpowiednio się redukowały. Najlepiej jest używać desek środkowych, to znaczy z twardzieli, te bowiem się nie paczą.

Kadłub modelu możemy zbudować z kilku gatunków drewna. Należy tutaj zaznaczyć, iż drewna miękkie w odróżnieniu od twardych nie dają w obróbce końcowej gładkich powierzchni. Mogą to być następujące gatunki: lipa, olcha, grusza, klon, a nawet sosna.

Do klejenia dużych płaszczyzn drewna, takich jak deski na kadłub modelu, najlepszy jest klej kazeinowy. W handlu znajduje się on w postaci białego proszku. Przy przyrządzaniu kleju należy dokładnie wymieszać proszek z wodą. Po zniknięciu grudek odstawiamy rozrobiony klej na 20 minut, po czym możemy go używać. Umiejętnie przygotowany klej kazeinowy powinien się ciągnąć. Rozrobiony klej traci swe własności po około 16 godzinach. Uprzednio dopasowane części smarujemy klejem i silnie ściskamy. Klej wiąże około 24 godzin. Gdy wyschnie sklejone części zwalniamy ze ścisków. Klej kazeinowy, wbrew obecnemu przekonaniu, iż jest on już nie modnym, jest klejem bardzo dobrym i szeroko stosowanym w stolarniach.

Do klejenia mniejszych płaszczyzn i elementów najlepiej nadaje się klej „Wikol". Ma postać jednorodnej białej lub kremowej cieczy o konsystencji gęstej śmietany, wiąże stosunkowo szybko. Stosowany jest do klejenia na zimno drewna z drewnem, drewna z tkaninami, tworzywami sztucznymi i z papierem.

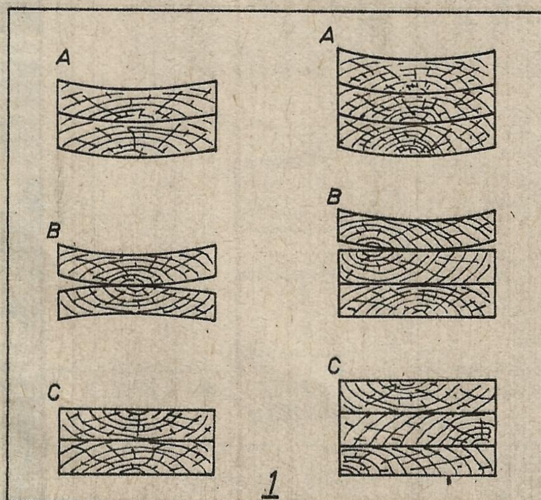
Do wykonania kadłuba modelu blokowego nie wystarczy jedna nawet gruba deska (chyba że mamy zamiar zrobić kadłub modelu małego). Dlatego też musimy nauczyć się klejenia kilku desek w jeden blok (stąd i nazwa modeli — blokowe).

Przy sklejaniu desek należy mieć na uwadze paczenie się drewna. Jak wiadomo, drewno podczas wysychania paczy się w ten sposób, że lewa strona staje się wklęsła, a prawa wypukła. Przy sklejaniu warstwowym desek na grubość — nie wolno łączyć płaszczyzn prawych z prawymi, gdyż nastąpi wypaczenie — zawsze sklejać płaszczyzny lewe z lewymi. Strony lewe są wtedy zabezpieczone przed prędkim wysychaniem, co zapobiega ich wypaczeniu się. Krawędzie desek mocno przylegają do siebie, wskutek czego wilgoć nie przenika do wnętrza połączenia, tj. do kleju. Podobnie należy postępować przy klejeniu trzech desek. Na rysunku 1 widać prawidłowe oraz wadliwe sklejenie.

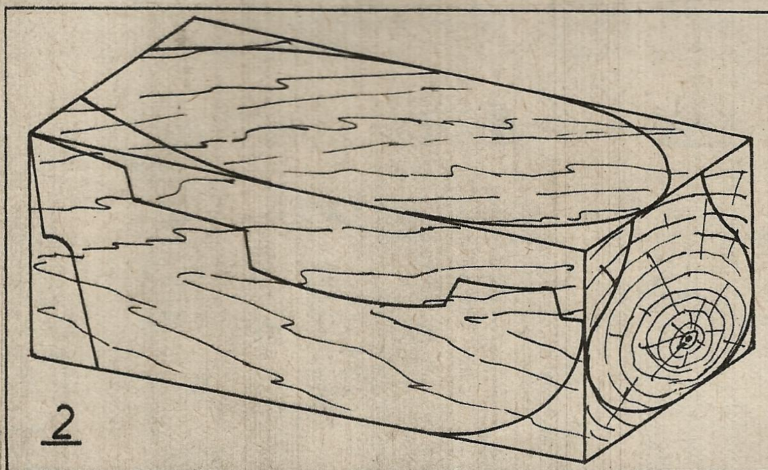
Sklejanie desek odbywa się w następujący sposób. Płaszczyzny klejone smarujemy klejem, kładąc go równą i cienką warstwą. Deski składamy do siebie i mocno ściskamy ściskami stolarskimi, pod wpływem prasowania nadmiar kleju powinien być wyciśnięty. Sklejony materiał powinien mieć nieco większe wymiary (1—3 cm) od zasadniczych wymiarów kadłuba, który zamierzamy wykonać. Sklejony blok obcinamy piłą do odpowiedniej wielkości i obrabiamy strugiem, aż do uzyskania kształtu foremnego prostopadłościanu. Następnie na bloku rysujemy obrysy kadłuba widziane z boku i z góry (rys. 2) i wycinamy je. Ta pierwsza faza obróbki daje nam w wyniku bryłę zbliżoną kształtem do kadłuba. Oczywiście, daleko jej jeszcze do formy ostatecznej, gdyż przekroje poprzeczne ma zupełnie inne niż widoczne na planie. Dalsza obróbka nada bryle właściwe prawidłowe kształty.

Zanim przystąpimy do tej pracy, musimy przygotować sobie komplet szablonów przekrojowych — z rysunku owrężenia. Wycinamy je z tektury lub brystolu dokładnie z planem. Następnie znaczymy ślady przekrojów poprzecznych na częściowo obrobionym już bloku. Wyznaczamy je najpierw od strony pokładu, a następnie prowadzimy na burty i dno. Tak przygotowany blok zamocowujemy na warsztacie lub stole i zaczynamy obróbkę. Przy profilowaniu kadłuba w oznaczonych miejscach przekrojów poprzecznych przykładamy szablony sprawdzając kształty. Pracę tę należy wykonać bardzo ostrożnie, gdyż łatwo można zestrugać za dużo drewna i wówczas na kadłubie powstaną szpecące wgłębienia. Nierówności i niedokładności po struganiu usuwamy tarnikiem, a następnie wygładzamy pilnikiem. Właściwą obróbkę kończymy wówczas, gdy szablony przystawione w odpowiednich miejscach pasują ściśle do kadłuba (rys. 3). Kadłub powinien mieć płynne linie bez żadnych niewłaściwych wybrzuszeń czy wklęśnięć (rys. 4, zdj. 1).

Jeżeli kadłub był bez nadbudówek (kaszteli), to wykonujemy je teraz. W tym celu dokładnie odmierzamy wysokość nadbudówek — dziobowej i rufowej. Dobieramy w tym celu odpowiednio grubą deskę, odpowiadającą swą grubością wysokości nadbudówek. Jeżeli takowej deski nie posiadamy, nadbudówki rysujemy na nieco grubszym materiale. Następnie rysujemy na niej rzut nadbudówek widziany z góry i wycinamy je. Jeżeli nadbudówki zostały wycięte z deski grubszej od ich wysokości bocznej, wówczas nadmiar materiału należy zestrugać. Wycięte nadbudówki obrabiamy tarnikiem, a następnie wygładzamy pilnikiem. Na moment powracamy do kadłuba i znaczymy na nim miejsca przyklejenia nadbudówek, które z kolei smarujemy od spodu klejem do drewna, np. „Wikolem". Nadbudówki przykładamy w miejscach oznaczonych i mocno ściskamy z kadłubem (rys. 5). W chwili gdy klej zwiąże kolejne elementy (czas około 8 godzin), możemy przystąpić do ostatecznego wygładzenia i szlifowania kadłuba.



Klejenie drewna A, B — złe, C — dobre.



Kontury kadłuba modelu narysowane na bloku drewnianym.

Po obrobieniu kadłuba przychodzi kolej na wykonanie nadburć. Robimy je ze sklejki 0,8—1,5 mm. Do gotowego kadłuba przykładamy kartkę brystolu i ołówkiem odrysowujemy pokład od strony wewnętrznej (rys.6). Od dołu linii pokładu dorysowujemy ok. 8—12 mm na przyklejenie nadburcia do kadłuba. Powyżej linii pokładu rysujemy wysokość i przebieg nadburcia zgodnie z dokumentacją modelarską. Po narysowaniu nadburcia wycinamy je, tak sporządzony szablon przykładamy do kadłuba i sprawdzamy, czy dobrze pasuje. Z kolei nadburcie przerysowujemy na sklejkę. Słoje drewna w nadburciu mogą przebiegać pionowo (ułatwia to wyginanie sklejki). Odrysowane nadburcie wycinamy piłką włośnicową i stępiamy ostre krawędzie oraz zadziory powstałe przy cięciu. Teraz po przyłożeniu nadburcia do kadłuba odrysowujemy na kadłubie jego dolną krawędź. W burtach modelu wykonujemy wycięcie dłutem na grubość nadburcia (rys. 7). Przyklejamy je, najlepiej klejem szybkoschnącym, np. „Ago". Czynność przyklejania rozpoczynamy od dziobu, smarując tylko pewne partie sklejki. Nadburcie przybijamy do kadłuba małymi gwoździkami lub szpileczkami modelarskimi (zdj. 2). W celu umożliwienia wyciągnięcia gwoździków po związaniu kleju nabijamy je na grube kawałki tektury lub sklejki 1 mm. W odpowiednim czasie podkładki te usuwamy spod gwoździków. Dzięki temu gwoździki będą odstawały od nadburcia o grubości tekturki lub sklejki, co pozwoli nam wyjąć je ostrymi obcęgami bez uszkodzenia nadburcia. Po wyschnięciu kleju i wyjęciu gwoździków opiłowujemy pilnikiem miejsca łączenia nadburcia z kadłubem od strony zewnętrznej modelu i wygładzamy je papierem ściernym.

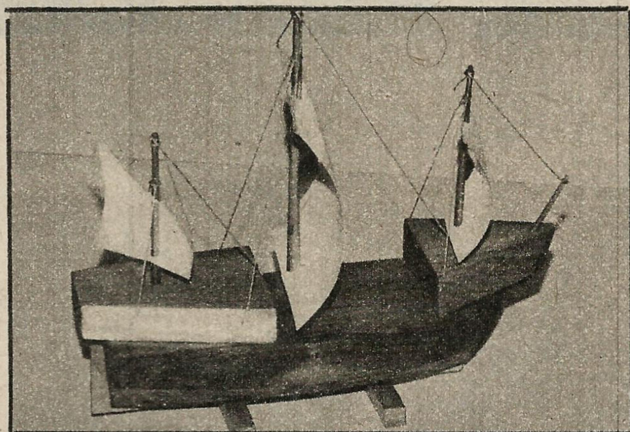
Warstwowa budowa kadłuba modelu jest w zasadzie podobna do budowy modelu z bloku. Różnica polega na tym, że materiałem nie jest blok jednolity, jak poprzednio, lecz sklejony z kilku pionowo lub poziomo ułożonych warstw. Bardzo często stosuje się tę metodę przy budowie dużych modeli, kiedy zdobycie kloca odpowiednich rozmiarów jest utrudnione. Metoda ta ma jeszcze kilka zalet: ułatwia w dużym stopniu obróbkę kadłuba, wszystkie „luki" możemy wykonać przed sklejeniem poszczególnych warstwic. Jedynie deseczki stanowiące dno modelu oraz pokład, bloki tworzące dziób i rufę pozostają bez wycięcia.

Zależnie od wysokości modelu oraz grubości desek, jakimi dysponujemy, wykonujemy od 4 do 8 warstw. Rysunki warstw możemy przygotować sobie sami, posługując się przekrojami poprzecznymi. W zasadzie większość planów modelarskich ma rysunki warstwic poziomych (wodnic) lub pionowych (wzdłużnic).

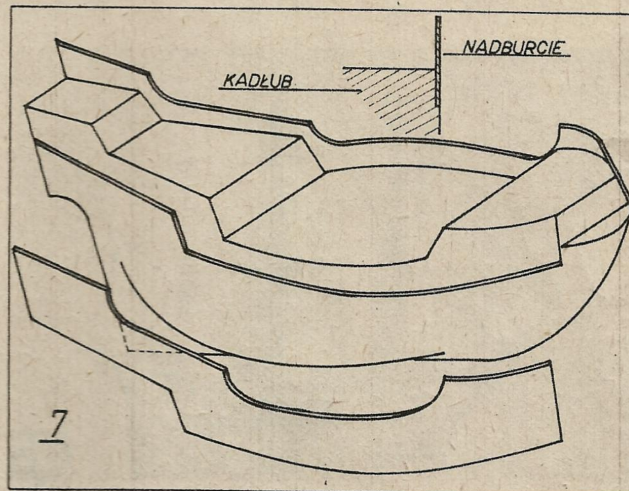
Odmiana budowy warstwowej polega na tym, że blok kadłubowy zestawia się z warstw pionowych. Stosuje się je często do kadłubów modeli historycznych.

CEZARY CIESIELSKI

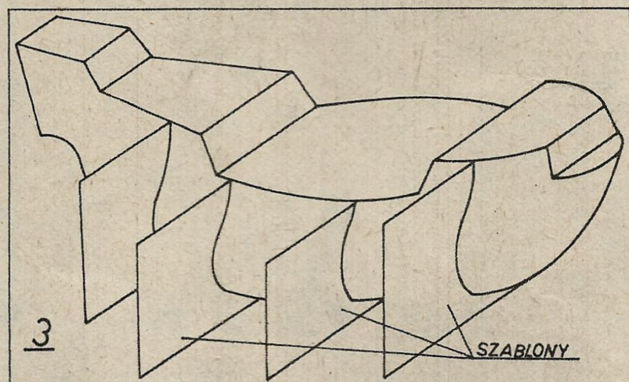
(dokończenie w następnym numerze)



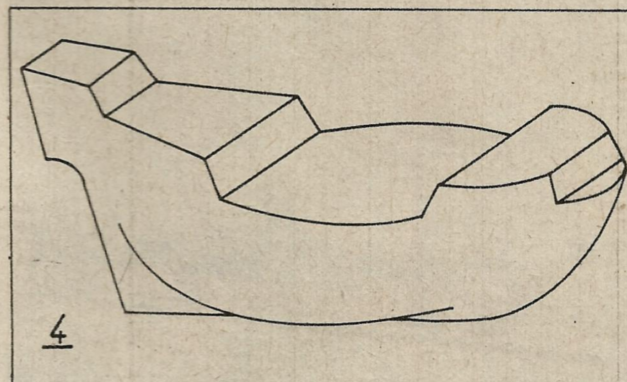
Model blokowy wykonany przez modelarza początkującego.



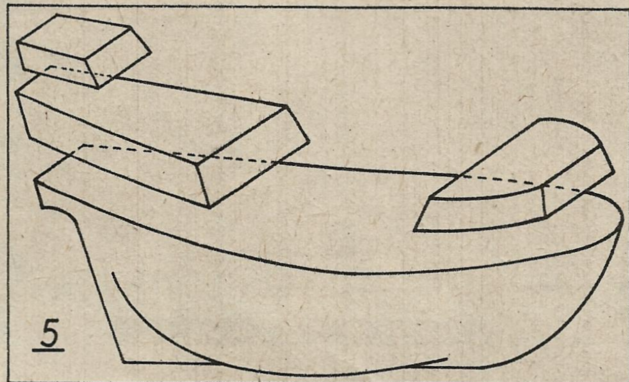
Wycięcie w kadłubie na nadburciu i jego przyklejenie.



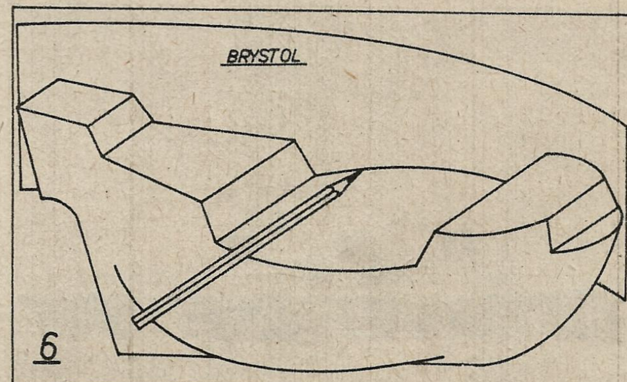
Przykładanie szablonów do kadłuba podczas jego obróbki.



Gotowy kadłub modelu blokowego.

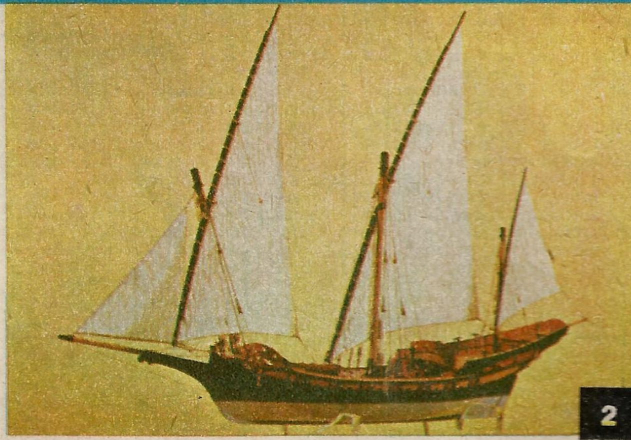


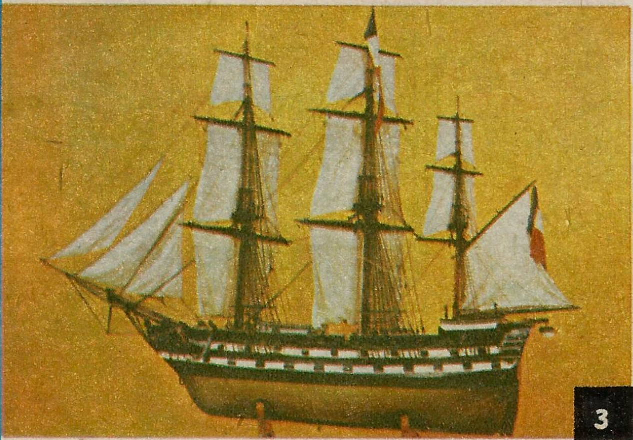
Przyklejanie nadbudówek — kaszteli.

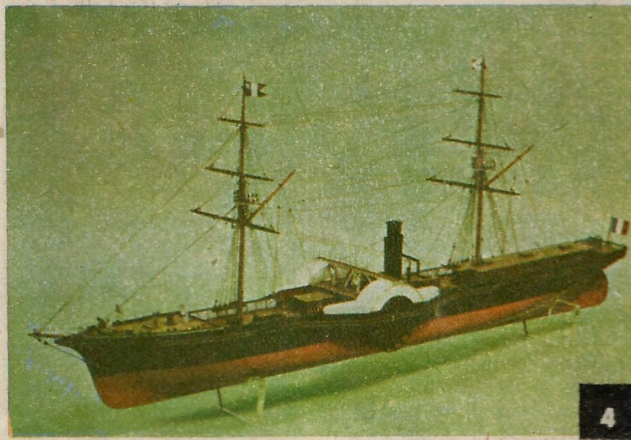


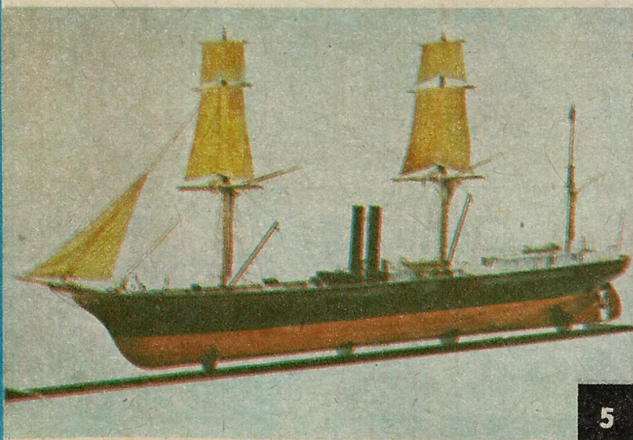
Odrysowanie przebiegu pokładu na brystolu.

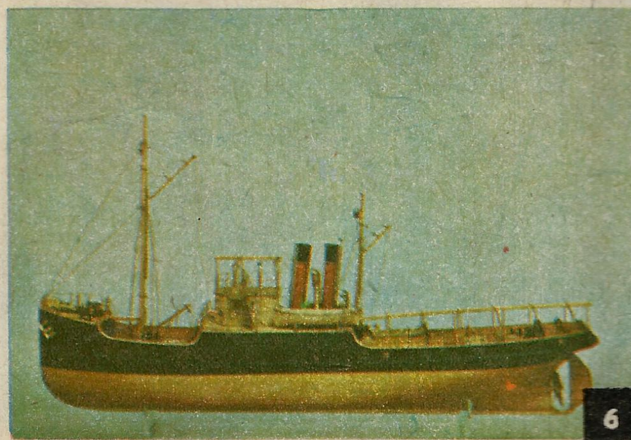

1

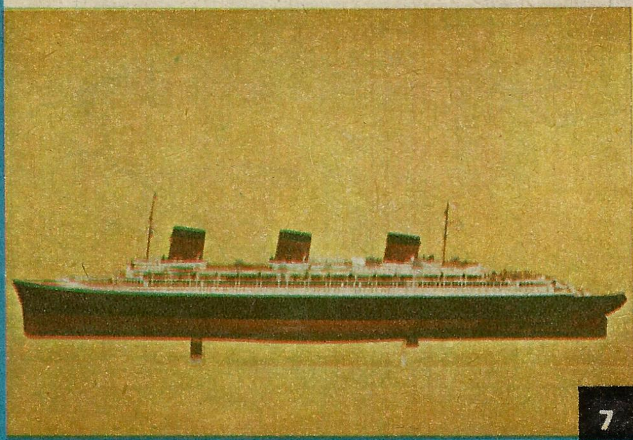

2

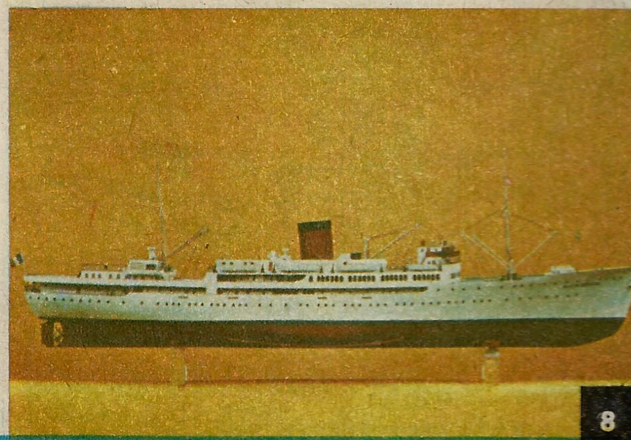

3


4


5


6


7


8

MUZEUM MORSKIE W MARSYLII

Do największych i najciekawszych muzeów basenu Morza Śródziemnego należy Muzeum Morskie w Marsylii. Mieści się ono w centrum miasta, w słynnym PALAIS de la BOURSE, który sam w sobie stanowi perłę architektury śródziemnomorskiej. Muzeum położone w pobliżu starego portu rybackiego i jachtowego, odwiedzanego ze względu na atrakcyjność odbywającego się na nadbrzeżu targu rybnego, przyciąga rzesze zwiedzających.

Zbiory muzeum można podzielić na 3 działy obejmujące:

— dzieje portu w Marsylii na planach, obrazach, makietach;

— wystawę modeli jednostek pływających basenu Morza Śródziemnego w przeglądzie historycznym, od wiosłowych do wielkich żaglowców;

— wystawę modeli współczesnych statków handlowych, pasażerskich i specjalnego przeznaczenia, od początku XX wieku do chwili obecnej związanych z Marsylią i Morzem Śródziemnym.

Należy podkreślić, że jest to muzeum, które gromadzi tylko zbiory związane z handlową działalnością miasta i portu Marsylii. (Muzeum Marynarki Wojennej i okrętów wojennych mieści się w Tulonie). Na załączonych zdjęciach przedstawiamy co ciekawsze konstrukcje modeli statków znajdujących się w tym muzeum.

Innego rodzaju ciekawostką mieszczącą się we wspomnianym Palais de la Bourse jest olbrzymia, bogata biblioteka morska, zawierająca różne dokumenty, plany, mapy, książki, roczniki itp. związane z historią miasta i portu w Marsylii oraz flot handlowych całego świata. Jest tam również dział polski. Pod numerem 507 znajdują się zbiory Dende Cantela zawierające wykazy, zdjęcia i rysunki polskich statków z lat 1918-1939 i okresu II wojny światowej. Natomiast pod nr. 628 zbiory R Grimara zawierające opisy techniczne i zdjęcia (w większości oryginalne na dużym formacie) statków zbudowanych w polskich stoczniach i pływających pod polską banderą, łącznie z najnowszymi. Gwoli ścisłości trzeba dodać, zbiory są niekompletne, gdyż brakuje zdjęć wielu statków PLO i PMH.

Wspomniana biblioteka udostępnia swoje zbiory do różnych opracowań naukowych, jak również do celów modelarskich. Można z nich korzystać tylko na miejscu, gdyż wykonywania reprodukcji i odbitek kserograficznych nie prowadzi się.

Zamieszczone na str. 20 zdjęcia przedstawiają:

1. Model statku handlowego basenu Morza Śródziemnego z IX wieku.
2. Model statku korsarskiego, z charakterystycznym łacińskim ożaglowaniem, chebeca z początku XVIII wieku.
3. Model 74-działowego okrętu noszącego nazwę miasta Marsylii „VILLE de MARSEILLE" istniejącego w latach 1812 — 1858.
4. Model statku bocznokołowego — żaglowo-parowego „GUIENNE", istniejącego w latach 1859-1873.
5. Model statku handlowego „DANUBE" z lat 1855-1878 będącego świadectwem zachodzącej dominacji maszyny parowej nad napędem żaglowym.
6. Model charakterystycznej jednostki z napędem parowym „MARIUS CHAMBON" istniejącej w latach 1905-1939.
7. Model słynnego statku pasażerskiego „NORMANDIE" wykonany w skali 1:100, zbudowanego w 1932 r., a spalonego w tajemniczych okolicznościach w porcie nowojorskim w 1942 r.
8. Model szybkiego statku pasażerskiego, służącego zarazem do przewozu owoców południowych „VILLE DE BORDEAUX", który pływał w latach 1956-1964.

J. M.

NAJNOWSZE SERVOMECHANIZMY FIRMY WEBRA

W dotychczasowych katalogach firmy WEBRA oferowano do sprzedaży aż 13 rodzajów mechanizmów wykonawczych o różnych gabarytach, masie, mocy i szybkości działania. Były to serva używane również przez naszych modelarzy, a mianowicie:

Servo Speed
Servo Super Sport
Servo Speed 20
Servo Micro
Servo Speed Expert
Servo S 5
Servo Speed Mini
Servo Speed Mini II
Servo Speed 180°
Servo Mini
Servo Special 180°
Servo S 10
Servo Sport

W wyniku różnych doświadczeń i badań, poczynając od 1984 r. wprowadzono do sprzedaży uniwersalny mechanizm wykonawczy, który ma zastąpić wszystkie dotychczas produkowane servo speed, pod nazwą: **SERVO FORMULA 1".**

Ma być to servo doskonałe, opracowane i wykonane na podstawie wielu doświadczeń i badań kontrolnych, reklamowane jako szczyt osiągnięć technicznych tego rodzaju wyrobów. Zostało przetestowane na różnych typach modeli samolotów akrobacyjnych, modeli pływających i kołowych oraz wszelkiego rodzaju modelach śmigłowców zdalnie kierowanych. We wszystkich przypadkach wykazało się niezawodnością, mocą i szybkością działania stawiającymi je w rzędzie najlepszych serv produkowanych przez różne firmy. Poniżej przedstawiamy dane techniczne tego nowego serva — traktując to jako materiał instruktażowy przy szkoleniu radiomodelarzy.

Dane techniczne:

podwójne ułożyskowanie,
przekładnie zębate metalowe,
mikrosilnik elektryczny z wirnikiem kubkowym,

napęd niebezpośredni, wodoszczelny, super szybko działający, posiadający najwyższą precyzję wykonania i działania;

siła sterująca 2,8 kp/cm,
czas wychylenia do 45° 0,12 s,
dokładność ustawienia zakresu wychyleń ± 0,3%,

zakres wychyleń bez trymowania ca. 100°,

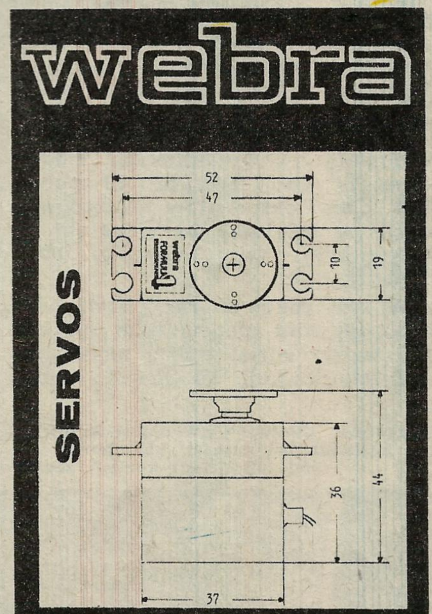
wymiary — 37 x 19 x 36 mm,

masa 50 g,

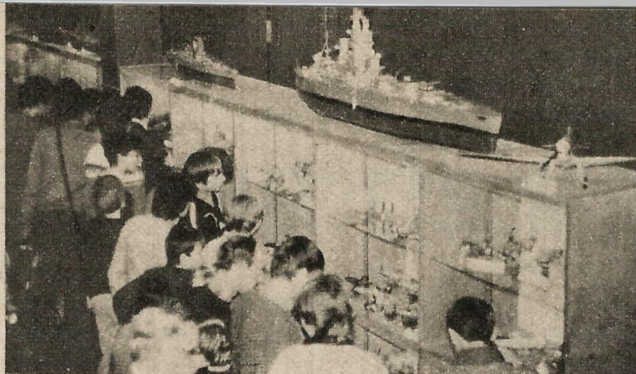
napięcie 4,8 — 6 V.

pobór prądu 8/600 mA.

Części uzupełniające: kątownik montażowy (wspornik 2 + 1 serv), płyta montażowa dla 2 + 1 serv, płyta montażowa dla 3 serv i komplet dźwigni (popychaczy sterowych).



M.



Dużym powodzeniem zwiedzających cieszyły się redukcyjne modele kartonowe zgłoszone do konkursu.



Drużyna harcerska im. Dywizjonu 303 z Chojnowa do konkursu zgłosiła 14 modeli. Na zdjęciu widzimy tylko niektóre z wystawionych przez nią modeli.

II OGÓLNOPOLSKI KONKURS KARTONOWYCH MODELI REDUKCYJNYCH

ciąg dalszy ze str. 7

Mieszkaniowych we Wrocławiu, Centralny Ośrodek Szkolenia Specjalistów Technicznych Wojsk Lotniczych w Oleśnicy, Zarząd Wojewódzki LOK we Wrocławiu i Wrocławski oddział Centralnej Składnicy Harcerskiej.

Już nazwa imprezy sugeruje, że prezentuje ona dorobek najlepszych modelarzy kartonowych z całej Polski. Faktem jest, że zgromadzone na II Ogólnopolskim Konkursie eksponaty ilustrowały osiągnięcia modelarzy z całego kraju w podstawowych dziedzinach komunikacji: powietrznej, naziemnej i wodnej. Jednak regulamin wystawy sprawia (brak eliminacji wstępnych), że część eksponowanych modeli nie jest na najwyższym poziomie. Widzieliśmy więc szereg prac o charakterze szkolnym, wykonanych przez początkujących modelarzy. Ale były również dobre modele wykonane precyzyjnie i na wysokim poziomie. Można m.in. zaliczyć do nich: model statku żaglowo-parowego „James Watt" — Władysława Telusa z Wrocławia, model samolotu „Dromader" — Zbigniewa Kusza z Leszna, Po-2 — Michała Grabowskiego z Oleśnicy i Ła-7 — Krzysztofa Góry z Zamościa, model pojazdu Ził-157 z naczepą — Jana Urbanowicza z Warszawy. Prawie wszystkie z wymienionych modeli uzyskały notę powyżej 80 punktów. Część eksponatów prezentowanych na ostatniej wystawie już w poprzednim roku cieszyła oczy zwiedzających.

W tym roku, po raz pierwszy w ogólnopolskim modelarskim spotkaniu wzięło udział trzech modelarzy z Czechosłowacji. Do Oleśnicy przyjechali: Ladislav Jakubco z miejscowości Spiska Nova Vec, Ladislav Badalec i Jri Abrham z Liberca. Pokazali oni polskiej publiczności cztery modele. Dwa z nich, model motocykla „Honda" i pancernik „Aurora" stanowiły dzieło najwyższego kunsztu modelarskiego. Oglądając np. model „Hondy" trudno było uwierzyć, że wykonano go z takiego tworzywa jak papier. Ten miniaturowy motocykl tak był realistycznie wykonany, że wzbudzał podziw wśród zwiedzających. Model otrzymał wysoką notę bo aż 95 punktów na 100 możliwych. Granicę 90 punktów przekroczył jeszcze model samolotu „Dromader" wykonany przez Zbigniewa Kusza.

Można powiedzieć, że otwarty charakter konkursu nie wpłynął ujemnie na jego poziom pod względem organizacyjnym, natomiast dowiódł popularności modelarstwa kartonowego w Polsce i to zarówno wśród młodzieży jak i dorosłych — najmłodszy uczestnik wystawy liczył zaledwie 8 lat, najstarszy zaś 72 lata. Masowy udział modelarzy w imprezie przysporzył pracy szczególnie sędziom. Komisja oceniająca (w składzie 8-osobowym) przez całą noc weryfikowała modele pod względem wykonania. Każdy eksponat był oceniony skrupulatnie, dokładnie, punkt po punkcie. Na potwierdzenie wzorowej pracy tego grona ludzi podam, że od modelarzy nie wpłynął protest kwestionujący decyzję sędziów. W przyszłości należy liczyć się z tym, że przed potencjalnymi uczestnikami konkursu stawiane będą wyższe wymagania względem poziomu wykonania modeli.

Dla młodzieży, udział w konkursie tej rangi, jest z pewnością formą uznania za ich wkład pracy przy budowie modelu. A ponadto impreza ta jest dla niej szczególnie atrakcyjna ze względu na dużą liczbę ufundowanych nagród. Otrzymują je zdobywcy trzech pierwszych miejsc w poszczególnych kategoriach i grupach wiekowych. Oprócz tego, dodatkowo przyznawane są nagrody specjalne.

Na ostatnim konkursie-wystawie nagrody takie otrzymali:

— za najlepiej wykonany model pojazdu używany w ludowym Wojsku Polskim, która przypadła JANOWI URBANOWICZOWI za model Ził 157 kW.

— za najlepiej wykonany model statku będącego w eksploatacji Polskiej Marynarki Handlowej, którą otrzymał JERZY BIŃ za model „Strażaka 3".

— dla najmłodszego uczestnika konkursu — ANDRZEJA SOBCZAKA, który dodatkowo otrzymał wyróżnienie za czołg T-70.

— dla najstarszego uczestnika wystawy — PIOTRA SZYMAŃSKIEGO.

— dla zwycięzcy w plebiscycie zwiedzających na najlepiej wykonany model, którą otrzymali: TOMASZ ROGOWSKI i PIOTR CIĘŻKOWSKI za redukcję pancernika „Rodney" w skali 1:200.

Po raz pierwszy w konkursie uczestniczyła 9 lotniczo-modelarska drużyna harcerska im. Dywizjonu 303 z Chojnowa. Harcerze, wystawiając 14 modeli, otrzymali aż 8 nagród. Ich debiut można więc zaliczyć do udanych.

Na zakończenie imprezy oficjalnie podano termin III Ogólnopolskiego Konkursu. Następne spotkanie młodych wykonawców modeli kartonowych odbędzie się w dniach 9—10 listopada br. w Spółdzielczym Domu Kultury „Korelat-2".

ZBIGNIEW GONTARZ

Wyniki na str. 30

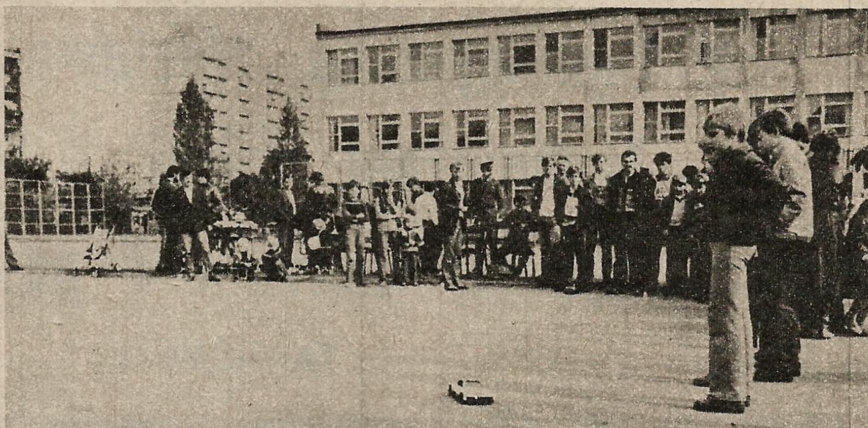
Pancernik „Rodney" zwyciężył w plebiscycie zwiedzających na najładniejszy model kartonowy. Na zdjęciu „Rodney" pod lupą całej komisji sędziowskiej.



Ladislav Jakubco z Czechosłowacji z modelem „Hondy" CB 650. Pojazd ten podczas oceny otrzymał notę 95 punktów na 100 możliwych do uzyskania.



Wojewódzkie Zawody Modeli Kołowych RC



Dla uczczenia 40-lecia PRL i LOK w dniu 7 października 1984 r. na terenie szkoły podstawowej nr 64 w Łodzi rozegrano Wojewódzkie Zawody Modeli Kołowych RC o puchar prezesa Spółdzielni Mieszkaniowej „Osiedle Młodych". Była to impreza towarzysząca Ogólnopolskiej Wystawie Filatelistycznej Spółdzielczości Mieszkaniowej. Z okazji rozgrywania zawodów wydano specjalną kopertę, stemplowaną okolicznościowym datownikiem.

W poszczególnych klasach zwyciężyli:

Klasa RC-B standard juniorów — Mirosław Mirowski przed Dariuszem Reszke i Sławomirem Krzyżanowskim.

Klasa RC-B młodzików — Dariusz Grodzki przed Dorotą Górajek i Sławomirem Siweckim.

RC-B juniorów — Marek Kwiatkowski przed Konradem Trafalskim i Jarosławem Cmielem.

Klasa RC-B seniorów — Janusz Moczkowski przed Kazimierzem Reszke i Jackiem Wyrzucem.

Klasa RC-E12 młodzików — Mirosław Mirowski przed Rafałem Balcerskim i Piotrem Kędziorą.

Klasa RC-E12 juniorów — Dariusz Reszke przed Ryszardem Macedońskim i Andrzejem Nowakiem.

Klasa RC-V — Kazimierz Reszke przed Edwardem Balcerskim i Markiem Tomalką.

W klasyfikacji zespołowej I miejsce i puchar prezesa Spółdzielni Mieszkaniowej „Osiedle Młodych" zdobył zespół Łódzkiego Klubu Modelarstwa. II miejsce i puchar ufundowany przez instruktora modelarstwa kol. Piotra Gajka uzyskał zespół Młodzieżowego Domu Kultury Łódź-Bałuty. III miejsce przypadło zespołowi Zarządu Dzielnicowego TPD Łódź-Widzew.

W. GÓRAJEK

GRAND PRIX RC-V W NOWYM SĄCZU

Zgodnie z przyjętą już praktyką, na zakończenie sezonu sportowego w modelarstwie samochodowym, organizowane są otwarte zawody modeli zdalnie kierowanych klas RC-V1, RC-V2, a od 1984 r. również RC-E12. Organizatorem imprezy jest ZW LOK wspólnie z WKFiT oraz Szkolnym Związkiem Sportowym w Nowym Sączu. W ubiegłym roku taka impreza odbyła się 6—7 października przy dobrej pogodzie i przyjemnej sportowej atmosferze.

Przybyła czołówka zawodników tej specjalności z 7 liczących się w tej konkurencji województw, mianowicie z Gdańska, Krakowa, Poznania, Szczecina, Tarnowa, Warszawy no i oczywiście Nowego Sącza. Co prawda, po dużym „zastrzyku" silników 3,5 cm^3 WEBRA CAR jakie otrzymały ZW LOK można się było spodziewać znacznie liczniejszego udziału przedstawicieli z innych województw, które te silniki otrzymały. Niestety. Startowali tylko „żelaźni" zawodnicy, którzy starają się nie opuścić żadnej okazji do treningu i zademonstrowania swych możliwości.

Nasuwa się jednak pytanie: co się stało z przydzielonymi silnikami, które, kupowane za dewizy, są tak trudno osiągalne? Otrzymało je w 1984 r. 30 województw! Dlaczego więc ich nie wykorzystują? Co się stało z tymi silnikami? Miejmy jednak nadzieję, że zobaczymy je na zawodach strefowych i ogólnopolskich w 1985 r. Jeśli nie, chyba powinna się tym zająć Komisja Sportowa Modelarstwa LOK a z urzędu Wydz. Modelarstwa ZG LOK.

Wróćmy jednak do spraw sportowych.

„Czołówka" nadal pozostaje bez zmian. Przetasowują się tylko nazwiska: Górka, Szałapak, Krzanowski, Pepliński, Bereś, Sołtys i to w obu klasach RC-V. Trochę to inaczej wygląda w klasie RC-E12, o czym świadczy załączona lista wyników. Obserwuje się stały wzrost wyników Wacława Krzanowskiego z Krakowa (czwarty w V1 i drugi w V2). Zdziwienie natomiast budzi słaba forma dwukrotnego mistrza Polski Krzysztofa Beresia z Nowego Sącza (piąty w V1 i szósty w V2). Dobrze tym razem wypadł Lech Pepliński z Gdyni (trzeci w V1 i czwarty w V2).

W załączonej tabeli wyników proszę jednak zwrócić uwagę na duże różnice w ilości okrążenia toru. O ile w V1 pierwszy miał 71 okrążeń, to trzeci tylko 64! W klasie V2 było podobnie. Pierwszy 95, a trzeci 82 okrążenia. To na pewno nie cieszy.

Mniejsze różnice były w klasie RC-E-12. Ale z kolei nie budzą entuzjazmu wyniki ostatnich zawodników dopuszczonych do finału.

Jedno co można powiedzieć ogólnie pozytywnego to fakt, że Nowy Sącz kontynuuje tę imprezę o GRAND PRIX. Należałoby życzyć, aby i inne miasta podjęły tę inicjatywę, organizując swoje imprezy w tych atrakcyjnych klasach, oczywiście w innych terminach, skorelowanych z zawodami strefowymi i centralnymi, aby tego rodzaju zawodów i okazji do konfrontacji było jak najwięcej, a wtedy i wyniki będą na pewno lepsze.

M.

Wyniki zawodów o GRAND PRIX NOWEGO SĄCZA

		Wyniki z finału
RC-V1		
1. Tadeusz Górka	Nowy Sącz	71/13"
2. Piotr Szałapak	Kraków	70/12
3. Lech Pepliński	Gdańsk	64/10
4. Wacław Krzanowski	Kraków	57/10
5. Krzysztof Bereś	Nowy Sącz	48/4
RC-V2		
1. Piotr Szałapak	Kraków	95/9"
2. Wacław Krzanowski	Kraków	83/6
3. Wacław Sołtys	Nowy Sącz	82/0
4. Lech Pepliński	Gdańsk	80/5
5. Tadeusz Górka	Nowy Sącz	79/0
6. Krzysztof Bereś	Nowy Sącz	59/16
RC-E12		
1. Piotr Szałapak	Kraków	29/19"
2. Marek Zieliński	Szczecin	28/6
3. Marek Gaweł	Nowy Sącz	26/3
4. Roman Motawa	Warszawa	22/1
5. Janusz Lewandowski	Szczecin	14/0
6. Jan Bajorek	Kraków	4/0
Punktacja GRAND PRIX		
1. Piotr Szałapak	Kraków	285 pkt.
2. Tadeusz Górka	Nowy Sącz	220 „
3. Marek Gaweł	Nowy Sącz	170 „
4. Wacław Krzanowski	Kraków	155 „
5. Lech Pepliński	Gdańsk	145 „
6. Roman Motawa	Warszawa	140 „

V Ogólnopolska Wystawa Twórczości Technicznej Dzieci i Młodzieży „Lądem, morzem i powietrzem"

TARNÓW '84

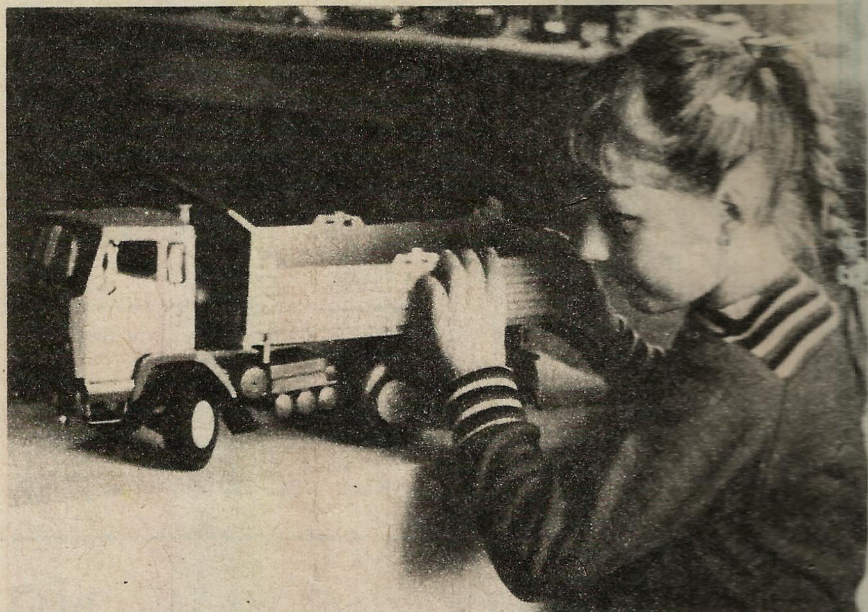
3 grudnia 1984 r. w sali wystawowej BIURA WYSTAW ARTYSTYCZNYCH w Tarnowie zebrali się licznie przybyli goście, przedstawiciele placówek wychowania pozaszkolnego oraz młodzież, której prace zostały w ramach tego konkursu-wystawy wyróżnione i nagrodzone.

Uroczystego otwarcia wystawy, którą zrealizował Pałac Młodzieży w Tarnowie, dokonał dyrektor Departamentu Wychowania Pozaszkolnego i Ministerstwa Oświaty i Wychowania — mgr Wiesław Krauze. Organizatorami tej pięknej, cyklicznej wystawy były: Ministerstwo Oświaty i Wychowania, Główna Kwatera ZHP, Zarząd Główny LOK, Naczelna Organizacja Techniczna, Aeroklub PRL i Redakcja „Horyzontów Techniki".

O rozstrzygnięciu wyników konkursu i przyznaniu nagród zadecydowało 7-osobowe jury pod przewodnictwem dr. Witolda Kozaka z Ministerstwa Oświaty i Wychowania. Oficjalny komunikat jury dotyczył zarówno indywidualnych wystawców jak i placówek, w których wykonano zaprezentowane prace pod kierunkiem i nadzorem doświadczonych instruktorów-wychowawców.

Tak jak zawsze i na tej wystawie, piątej, jubileuszowej wręczono dyplomy lokacyjne i uczestnictwa. Wykonawców najlepszych modeli i prac wyróżnionych przez jury korzystnymi ocenami nagrodziłi organizatorzy licznymi upominkami.

Eksponaty na tę wystawę-konkurs — w liczbie 222 — nadesłały 23 placówki wychowania pozaszkolnego.



Model wystawowy samochodu ciężarowego wykonany przez Janusza Zaparta z Pałacu Młodzieży w Katowicach cieszył się dużym zainteresowaniem zwiedzających.

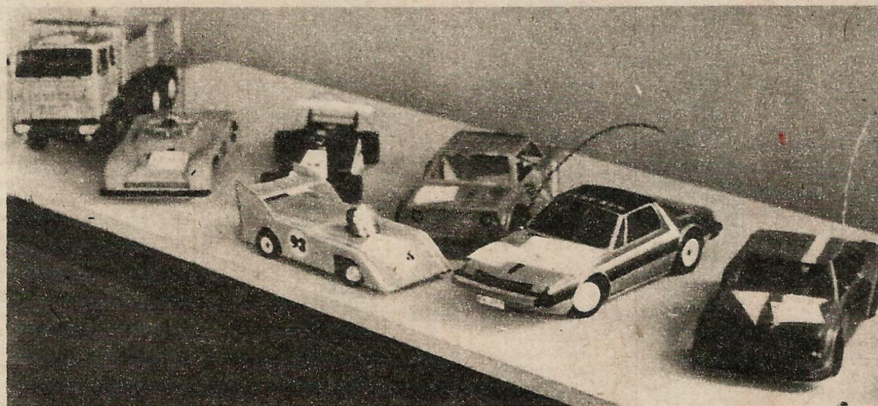
Oto działy prezentowane na wystawie: radiotechnika, elektronika i cybernetyka 78 eksponatów, modelarstwo okrętowe — 50, modelarstwo samochodowe — 17, modelarstwo lotnicze i kosmiczne — 61, modele przemysłowe — 3, modele urbanistyczne — 3, i prace inne 10.

Ogółem wyróżniono 120 prac. 11 z nich przyznano nagrody pierwsze, 29 — drugie, i 34 trzecie. 52 eksponaty otrzymały wyróżnienia.

Nadesłane prace oceniono w dwóch grupach wiekowych tj. młodzików do lat 15 i juniorów do lat 19. Wśród wielu wyróżnionych znaleźli się m.in.: Marek Tomaszewski ze szkoły podstawowej nr 1 w Chełmie, Piotr Śmielewski i Piotr Namysłowski z Pałacu Młodzieży w Warszawie, Bogusław Madziarek z Zakładowego Domu Kultury „Azoty" w Tarnowie, Grzegorz Woźniak z Młodzieżowego Domu Kultury w Stargardzie Szczecińskim, Dariusz Różycki ze szkoły podstawowej nr 48 w Częstochowie, Adam Kurek ze Spółdzielni Mieszkaniowej w Wyszkowie, Grzegorz Bełch, Marcin Krawczyk, Jerzy Jacher i Maciej Czupryna z Pałacu Młodzieży w Tarnowie, Robert Fich i Krzysztof Majer z Pałacu Młodzieży w Katowicach, Renata Dudek i Andrzej Dudek z Ogniska Pracy Pozaszkolnej w Łazach k/Częstochowy, Cezary Staniecki i Krzysztof Strzelczyk z Młodzieżowego Domu Kultury w Częstochowie.

Trzy pierwsze miejsca w klasyfikacji zespołowej zdobyły placówki: Pałac Młodzieży w Tarnowie z liczbą 63 pkt., Młodzieżowy Dom Kultury w Stargardzie Szczecińskim (24 pkt.), i Spółdzielnia Mieszkaniowa w Wyszkowie (18 pkt.).

Gościnnie swoje prace na wystawie prezentował Pałac Pioniera z Berlina. Wykonane one zostały przez wychowanków tej placówki pod kierunkiem szefa działu techniki Hansa Matzka. Jednym z najcie-



Grupa nagrodzonych w konkursie modeli pojazdów samochodowych.

kawszych eksponatów prezentowanych przez tę placówkę była replika kosmicznego sputnika wykonana w NRD oraz robot przemysłowy. Nadmienić tu należy, że Pionierpalast w Berlinie jest największą tego typu placówką wychowania pozaszkolnego w Niemieckiej Republice Demokratycznej.

Wystawa „Lądem, Morzem i Powietrzem" Tarnów '84 trwała do 15 grudnia ub.r. W honorowej księdze wystawy znalazło się wiele interesujących wpisów dokonanych przez zwiedzających, reprezentujących różne środowiska. Ponieważ jest to piąta kolejna już wystawa pod tym samym tytułem, a zatem jubileuszowa, może więc parę słów historii i statystyki.

Pierwsza wystawa zorganizowana została w roku 1975 przez Pałac Młodzieży w Tarnowie. Zgromadzono na niej 247 prac wykonanych przez uczestników zajęć pozalekcyjnych w 41 placówkach prowadzących takie zajęcia na terenie całego kraju.

W roku 1978 gospodarzem wystawy była Wojewódzka Poradnia Dydaktyczno-Techniczna w Rzeszowie. Na wystawie tej prace swoich wychowanków w liczbie 276 prezentowało 47 placówek. Była to ekspozycja największa zarówno pod względem liczby eksponatów jak i wystawiających je placówek.

Dwie kolejne wystawy w latach 1980 i 1982 organizował Młodzieżowy Dom Kultury w Częstochowie. Były one bardzo atrakcyjne i starannie przygotowane. W tamtym czasie — trzeba stwierdzić — zaznaczył się spadek zainteresowania przez placówki wychowania pozaszkolnego tego rodzaju działalnością. W roku 1980 prezentowano bowiem tylko 160 eksponatów nadesłanych przez 29 placówek. W roku 1982 liczba placówek spadła do 21. Wzrosła natomiast w porównaniu do poprzedniej liczba eksponatów. Nadesłano ich wtedy 192.

Dorobek w postaci zajętych lokat w ramach pierwszych trzech miejsc na kolejnych pięciu prezentacjach przedstawia się następująco:

— I miejsce w latach 1975, 1978, 1982 i 1984 zdobył Pałac Młodzieży w Tarnowie,
— I miejsce w roku 1980 zdobył Młodzieżowy Dom Kultury w Koszalinie.
— II miejsce w latach 1975 i 1978 — Pałac Młodzieży w Szczecinie,
— II miejsce w latach 1980 i 1982 — Młodzieżowy Dom Kultury w Częstochowie,
— II miejsce w roku 1984 — Młodzieżowy Dom Kultury w Stargardzie Szczecińskim,
— III miejsce w roku 1975 — Szkoła Podstawowa nr 4 w Wyszkowie,
— III miejsce w roku 1978 Pałac Młodzieży w Warszawie,
— III miejsce w roku 1980 — Młodzieżowy Dom Kultury w Bydgoszczy,
— III miejsce w roku 1982 — Młodzieżowy Dom Kultury w Stargardzie Szczecińskim,
— III miejsce w roku 1984 — Spółdzielnia Mieszkaniowa w Wyszkowie.

Podobnie jak i w latach poprzednich tak i tym razem z okazji tej wystawy wręczone zostały wyróżniającym się placówkom nagrody specjalne:

1. Puchar Ministra Oświaty i Wychowania za zajęcie I miejsca w klasyfikacji zespołowej placówek — otrzymał Pałac Młodzieży w Tarnowie,
2. Puchar Ministra Oświaty i Wychowania za zajęcie II miejsca w klasyfikacji zespołowej placówek — Młodzieżowy Dom Kultury w Stargardzie Szczecińskim,
3. Puchar Ministra Oświaty i Wychowania za zajęcie III miejsca w klasyfikacji zespołowej placówek — Spółdzielnia Mieszkaniowa w Wyszkowie,
4. Puchar Zarządu Głównego Ligi Obrony Kraju za wysoki poziom nagrodzonych prac z zakresu modelarstwa okrętowego — Młodzieżowy Dom Kultury w Stargardzie Szczecińskim,
5. Puchar Aeroklubu Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej za najlepsze rozwiązanie konstrukcyjne w zakresie modelarstwa lotniczego — Pałac Młodzieży w Tarnowie,
6. Puchar Naczelnika Głównej Kwatery Związku Harcerstwa Polskiego za wysoki poziom nagrodzonych prac z zakresu modelarstwa kosmicznego — Ośrodek Pracy Pozaszkolnej w Muszynie,
7. Nagrodę Naczelnej Organizacji Technicznej za wysoki poziom prac z elektroniki — Młodzieżowy Domu Kultury nr 1 w Bydgoszczy,
8. Nagrodę Zarządu Głównego Ligi Obrony Kraju za wysoki poziom nagrodzonych prac w zakresie elektroniki i modelarstwa lotniczego — Pałac Młodzieży w Krakowie,
9. Nagrodę Głównej Kwatery Związku Harcerstwa Polskiego za szerzenie kultury technicznej wśród dzieci i młodzieży oraz za największą liczbę prac zgłoszonych na konkurs — Młodzieżowy Dom Kultury w Bielsku-Białej,
10. Puchar Kuratora Oświaty i Wychowania w Tarnowie za ciekawe rozwiązanie konstrukcyjne w zakresie modelarstwa lotniczego — Pałac Młodzieży w Szczecinie.


Symboliczny grupowy akcent wystawy.

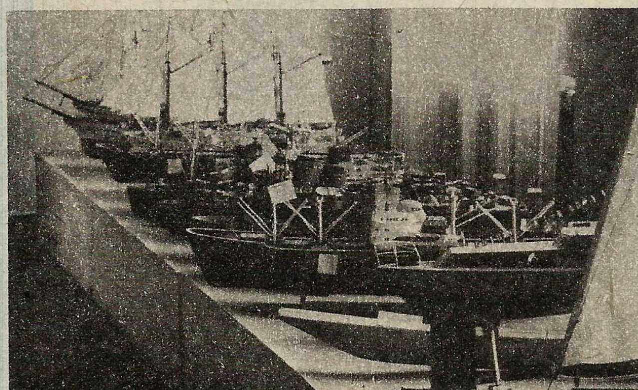
Wyrazem podziękowania dla dyrekcji Domu Pioniera w Berlinie za udział w wystawie i przedstawioną ciekawą ekspozycję był puchar ufundowany przez ministra Oświaty i Wychowania prof. dr. hab. Bolesława Farona.

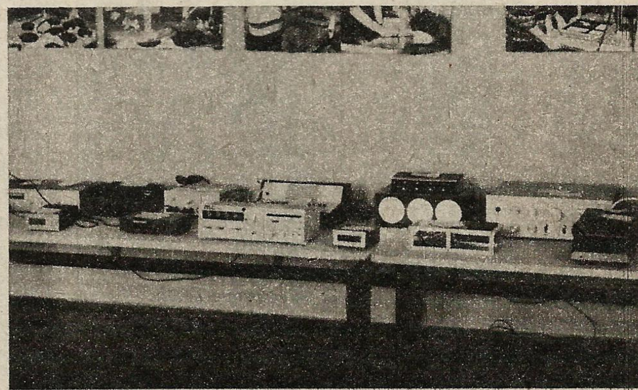
Wystawie towarzyszyły kuluarowe rozmowy kierowników placówek wychowania pozaszkolnego oraz ich instruktorów i wychowanków. W rozmowach tych uczestniczyli również zaproszeni goście reprezentujący władze polityczne i administracyjne województwa, Ministerstwo Oświaty i Wychowania, Ligę Obrony Kraju, Aeroklub PRL, Zarząd Główny NOT. Uczestniczyli w niej również przybyli na wystawę dziennikarze.

W dyskusjach tych mówiono wiele na temat przyszłości tego typu wystaw i konkursów, poziomu eksponowanych prac oraz samego regulaminu wystawy. Wiele mówiono również o potrzebie szerszego spopularyzowania konkursu-wystawy przez środki masowego przekazu i podnoszenia poziomu imprezy m.in. przez ostrzejszą weryfikację wysyłanych na wystawę eksponatów.

Doświadczenia pięciu kolejnych imprez na pewno pozwolą na zorganizowanie szóstej jeszcze lepiej. Aby tak się stało, należy o wystawie „Lądem, morzem i powietrzem '86" zacząć mówić już teraz.

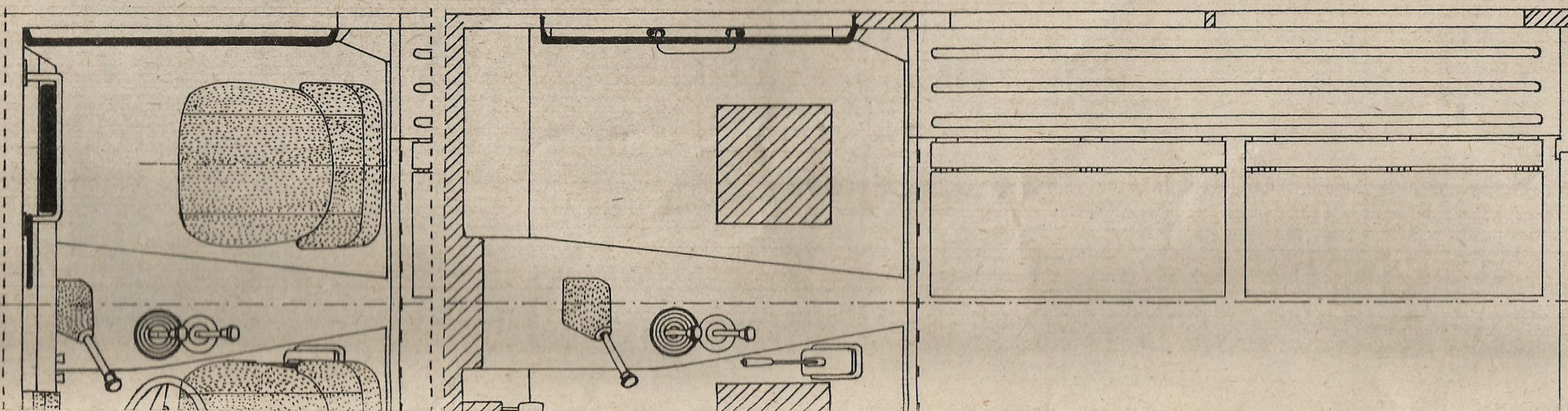
BOGDAN GABRYSIAK

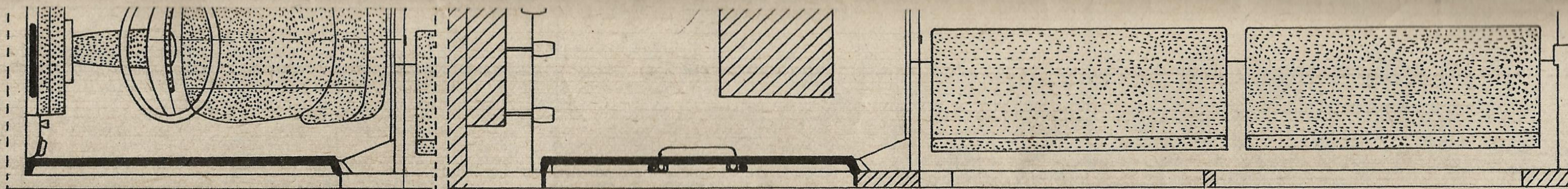

Grupa modeli pływających w całej okazałości.


Bogato prezentowany na wystawie dział elektroniki.
Foto: B. Gabrysiak

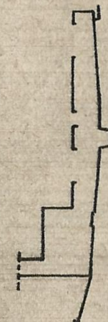
A B C D

A B C D





F-F



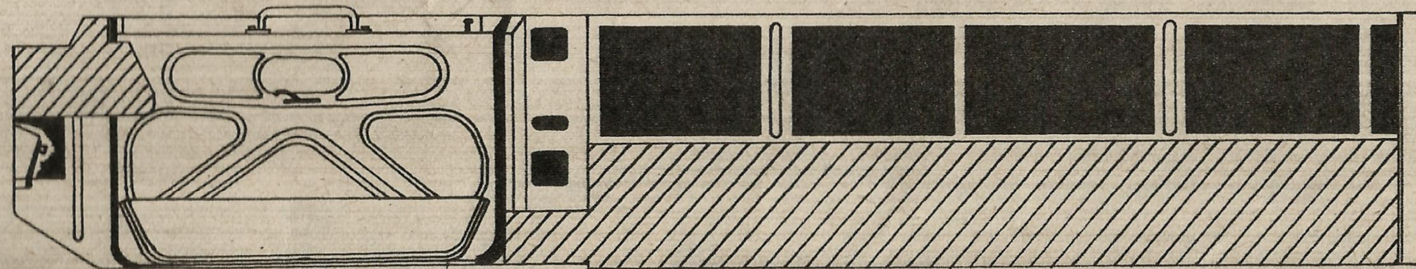
G-G



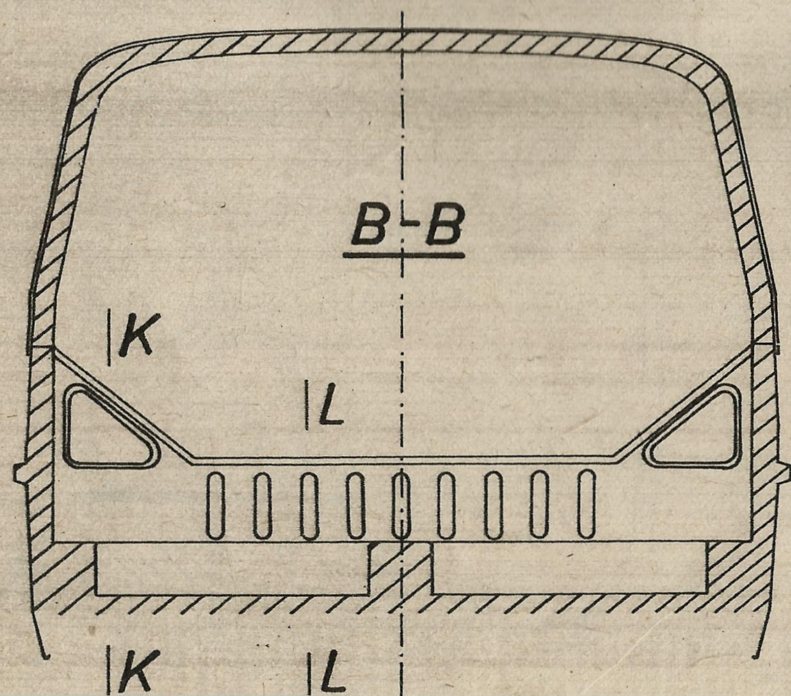
H-H

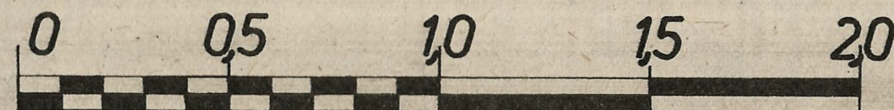


|E |F |G |H

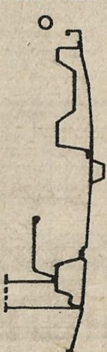


|E |F |G |H

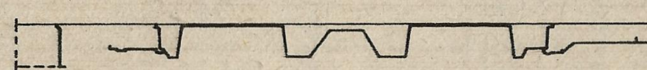




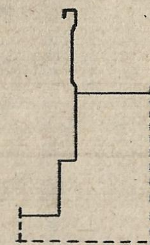
E-E



J-J



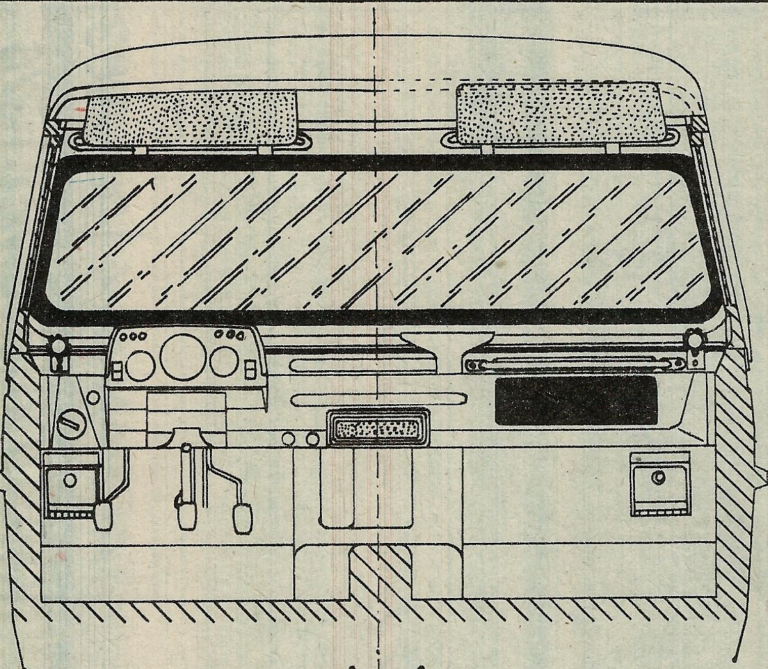
K-K



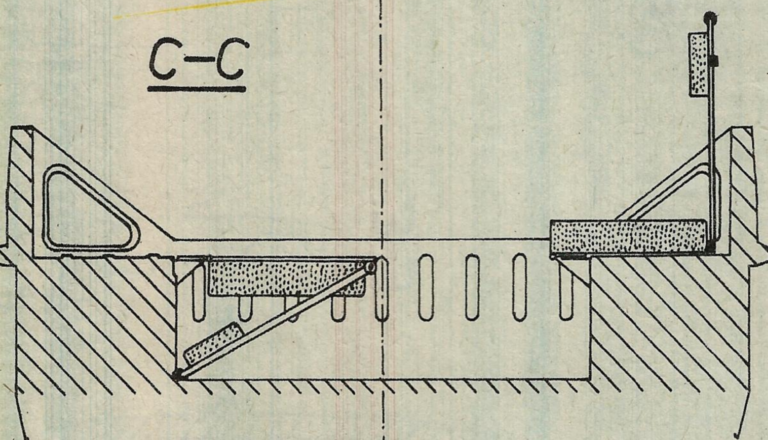


L-L

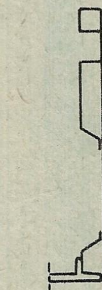
TARPAN 4x4	06-1983
Opr.:S.Drażkiewicz	3/6

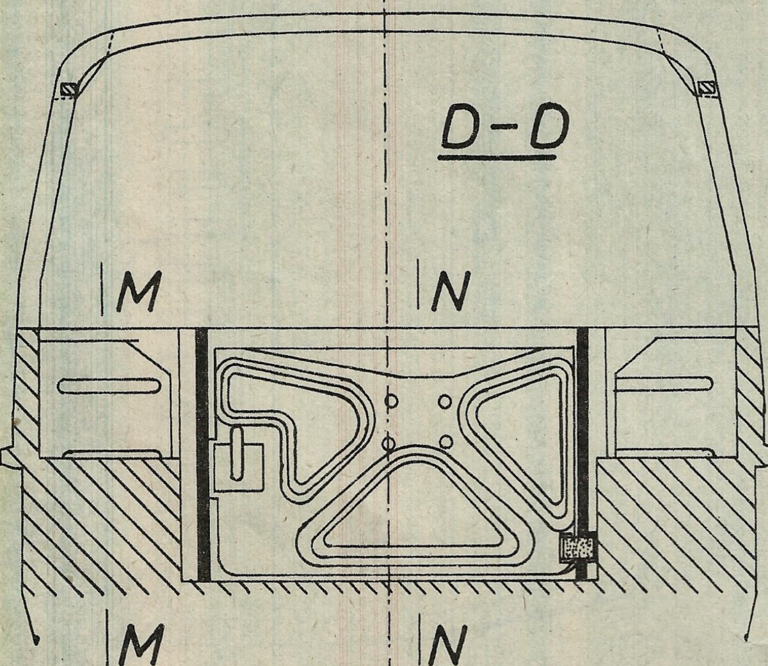


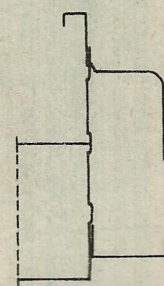
A–A

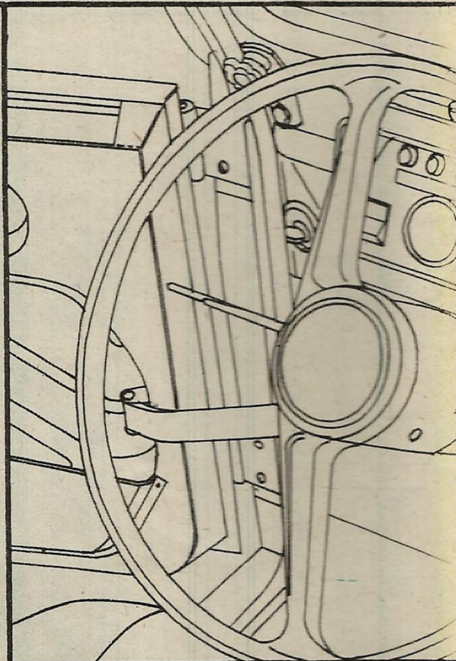


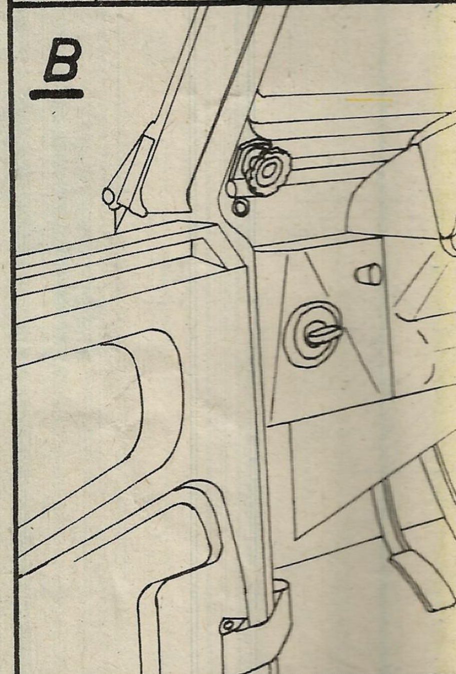
20
1,0
0,5
0

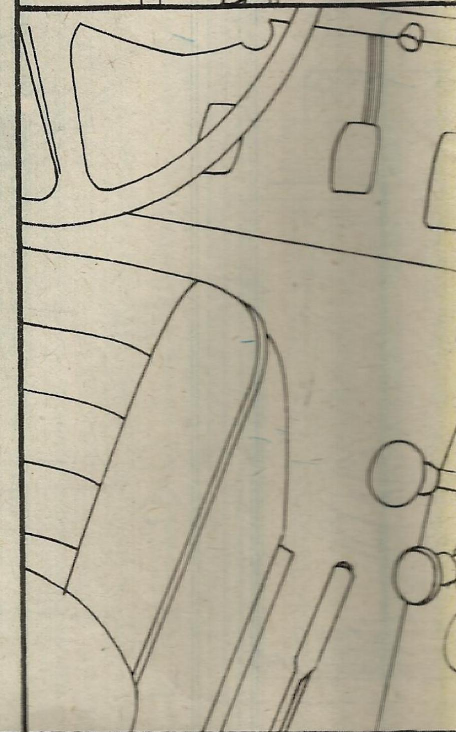


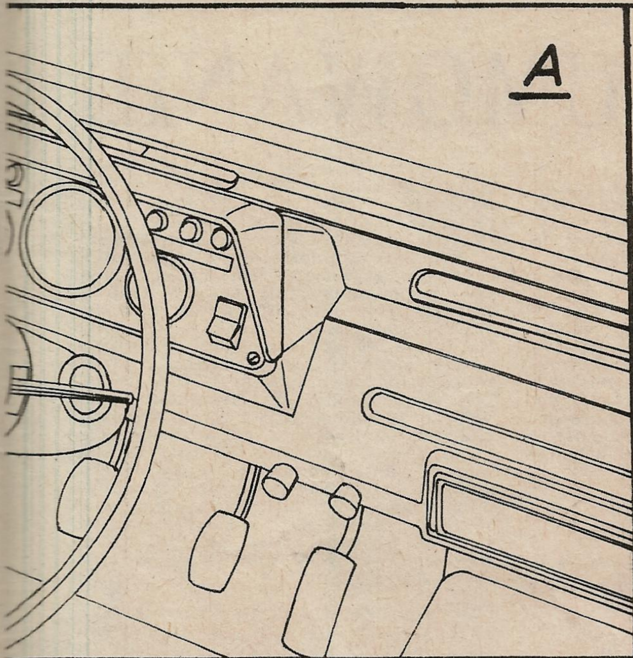


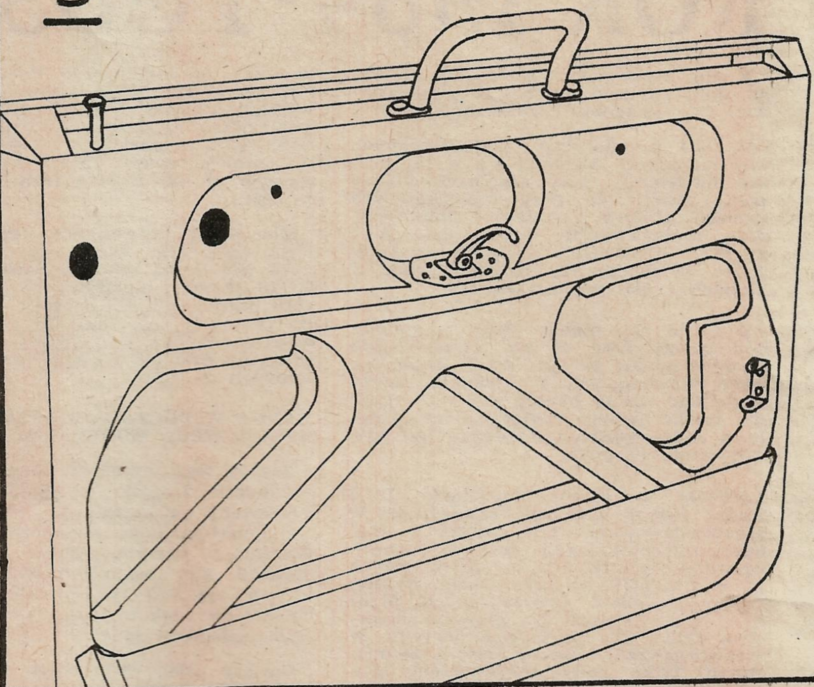


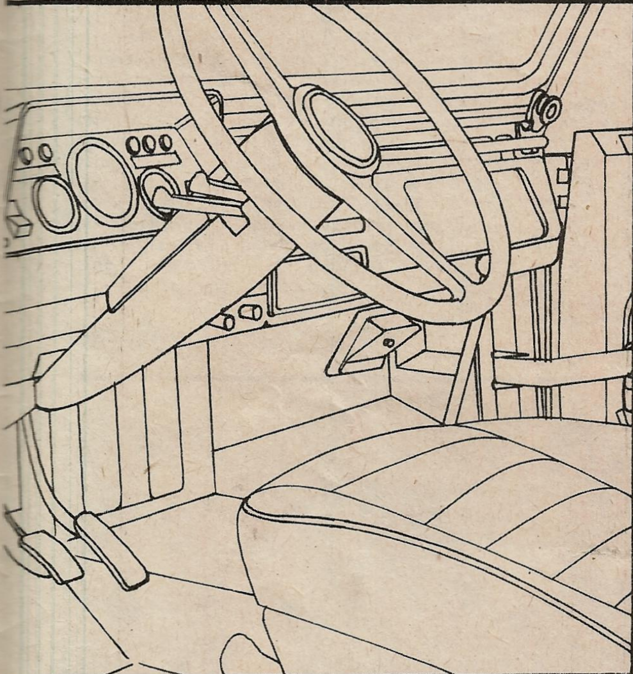


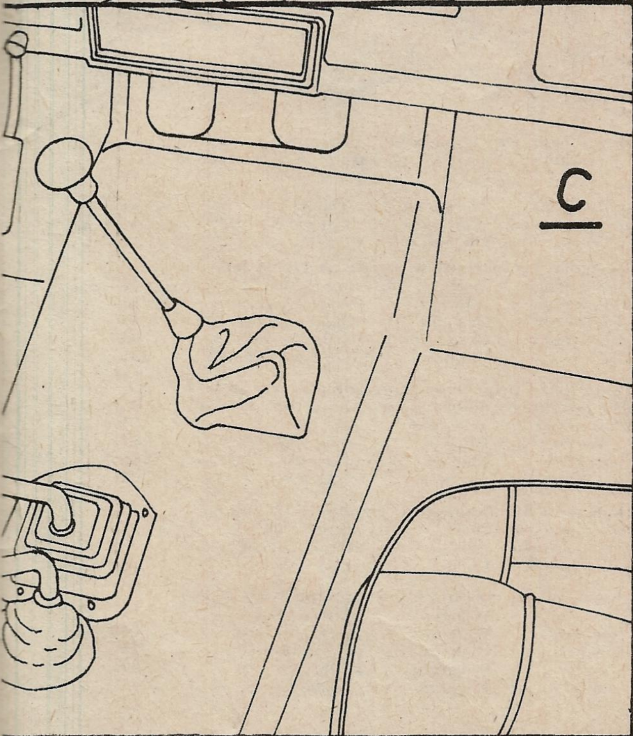


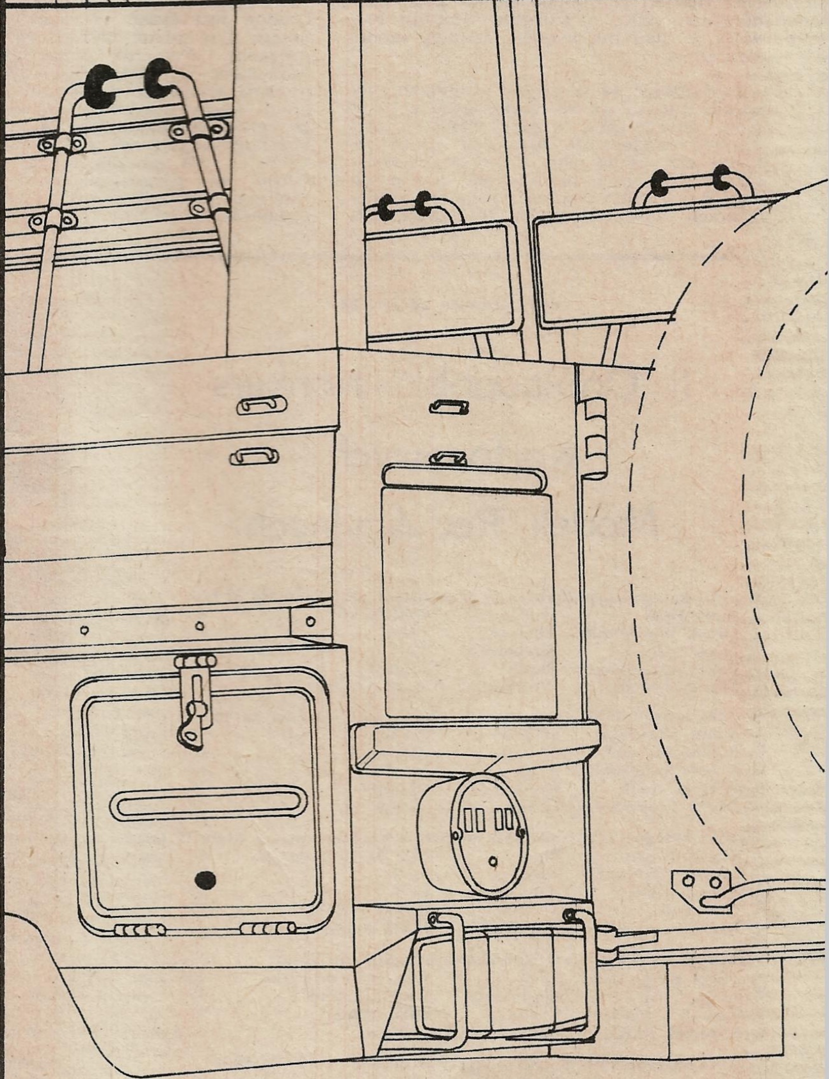












E

TARPAN 4x4	06-1983
Opr.:S.Drążkiewicz	4/6

ROK 1984 - PODSUMOWANIE

Koniec roku zawsze skłania do refleksji. Jaki był miniony rok w modelarstwie. Czy osiągnięto zamierzone cele?

W 1984 r. mieliśmy zarejestrowanych 1114 modelarni. Mieszczą się w tej liczbie modelarnie przy szkolnych kołach LOK, modelarnie przy młodzieżowych domach kultury i pałacach młodzieży, przy spółdzielniach mieszkaniowych i innych placówkach wychowawczych. Tylko 38 modelarni znalazło locum w klubach i ośrodkach LOK.

Dużo to czy mało? Jeśli weźmiemy pod uwagę fakt, że na terenie kraju istnieje ponad 27 tys. szkół podstawowych, zawodowych i średnich, należy stwierdzić, że to bardzo mało. Generalnie trzeba jednak stwierdzić, że modelarni LOK-owskich i szkolnych jest zdecydowanie za mało.

Mówiąc o liczbie modelarni LOK trzeba jednak zauważyć rozbieżności w sprawozdawczości, wynikające z różnego interpretowania druków sprawozdawczych wzoru LOK-3 (sporządzonych przez ZW LOK po linii organizacyjnej) i wzoru LOK-7 (sporządzonych przez kier. wojewódzkich ośrodków modelarstwa LOK). Dla uniknięcia pomyłek w sprawozdawczości należy przyjąć, że operujemy tylko jednym określeniem: MODELARNIA. Natomiast klub to też modelarnia, tylko o wyższym stopniu rozwoju, o dwu lub więcej sekcjach modelarskich).

Zakładamy, że w jednej modelarni powinno szkolić się w jednej grupie 15–20 osób. Biorąc pod uwagę osoby opuszczające modelarnie w ciągu roku, zakłada się, że 10 osób z grupy powinno otrzymać stopień modelarski. Nie powinno się jednak zdarzać, że w 10 modelarniach wyszkolono (jak to podaje ZW Zamość) 16 modelarzy. Podobnie ZW Poznań informuje, że w 12 modelarniach wyszkolono tylko 74 osoby. Również ZW Piła podaje, że w 14 modelarniach wyszkolił tylko 75 modelarzy. Zwracajmy na te sprawy uwagę przy sporządzaniu sprawozdań na wzorze LOK-3 i LOK-7 za 1984 r.

Możliwości zwiększenia liczby modelarni LOK jest wiele, tak wiele, jak duża jest liczba szkół w Polsce. Potrzeba tu jednak inicjatywy ze strony naszej organizacji. Z drugiej strony nie do przyjęcia jest fakt, że aż 26 województw nie ma ani jednej modelarni, która by działała w pomieszczeniach należących do LOK.

OCENA WSPÓŁZAWODNICTWA SPORTOWEGO MODELARZY

Zasady tego współzawodnictwa określa regulamin imprez modelarskich LOK wydawany na każdy rok, wskazuje on, ile punktów i za co można uzyskać. Życzeniem naszym jest, aby nie było sytuacji, gdy jedno województwo legitymuje się 6–7 tys. punktów, a inne 300–700 pkt. Jak to wygląda w tegorocznym podsumowaniu?

Punkty dla województw zdobywało 1096 osób (jedno nazwisko zawodnika liczone jest tylko raz, nawet jeśli modelarz brał udział w 3–6 czy więcej imprezach). Byli to przedstawiciele 220 modelarni na 1114 istniejących. Z tego punktu widzenia wyniki współzawodnictwa należy ocenić negatywnie. Dlaczego tylko 1096 modelarzy, a nie 15–20 tys. uczestniczących w szkoleniu? Dlaczego tylko z 220 modelarni, a nie z 1114? Gdzie są przedstawiciele pozostałych modelarni? Czyżby istniały one tylko w sprawozdawczości?

Spójrzmy obecnie na wyniki tego współzawodnictwa. W czołówce pięciu najlepszych znajdują się: Opole — 7035 pkt., Gdańsk — 6915 pkt., Katowice — 6080 pkt., Wrocław — 5555 pkt. i Poznań — 5080 pkt. Składamy im z tego tytułu serdeczne gratulacje. Na końcu tabeli tym razem uplasowały się ZW LOK z Jeleniej Góry — 740 pkt., Gorzowa Wlkp. — 640 pkt., Radomia — 585 pkt., Konina — 580 pkt. i Sieradza — 370 pkt. Godne pochwały jest przesunięcie się — w porównaniu z rokiem 1983 — w tabeli współzawodnictwa ZW LOK z Suwałk o 15 miejsc i 1665 pkt., Wałbrzycha o 16 miejsc i 1430 pkt. i Rzeszowa o 11 miejsc i 840 pkt. Z przykrością trzeba jednak odnotować duży spadek w tej tabeli województw: olsztyńskiego o 10 miejsc i 500 pkt., elbląskiego — o 15 miejsc i 615 pkt. i radomskiego — o 17 miejsc i aż o 1075 pkt. Co na to kierownictwo WOM LOK i aktyw tych województw?

Godny podkreślenia jest jedynie fakt, że tym razem nie było „zerowych" województw, które nie uzyskały żadnych punktów. Po raz pierwszy od wielu lat w tabeli współzawodnictwa figurują wszystkie województwa. Należy jednak wyciągnąć wnioski z innego zestawienia, które wskazuje, że na 49 województw w zawodach modeli pływających wzięło udział 46, latających — 36, a kołowych tylko 34. Tym razem nie wymieniamy tych ZW LOK, które tworzą „białe plamy". Wyżej wymienione liczby pozostawiamy do przeanalizowania aktywowi tych województw. Mamy nadzieję, że wyciągną z tych danych odpowiednie wnioski, by poprawić swą pozycję w 1985 r.

JAN MARCZAK

---

dokończenie ze str. 22

II Ogólnopolski Konkurs Kartonowych Modeli Redukcyjnych

Wyniki kategorii As (samoloty w grupie uczestników do 12 lat)

1. Jacek Henś	Chojnów	Spitfire V6	47	pkt.
2. Bartek Wiszniewski	Chojnów	Jak-3	44	,,
3. Jacek Sadaj	Blachownia	Ła-7	44	,,
4. Paweł Kaczmarczyk	Płock	Mig-23	38	,,
5. Maciej Szarejko	Wrocław	P. 38 Lighting	33	,,

Wyniki kategorii Bs (samoloty w grupie uczestników od 12–16 lat)

1. Miłosz Grabowski	Oleśnica	P-11e	78,5	pkt.
2. Roland Mruczek	Chojnów	Airacobra	65	,,
3. Robert Świątkowski	Radwanice	Me 262	64	,,
4. Jerzy Florczak	Częstochowa	Reiden	58	,,
5. Marek Lewandowski	Chełm	Avia-S 99	58	,,

Wyniki kategorii Cs (samoloty w grupie uczestników powyżej 16 lat)

1. Zbigniew Kusz	Leszno	PZL M-18 Dromader	92	pkt.
2. Michał Grabowski	Oleśnica	Po-2	83	,,
3. Krzysztof Góra	Zamość	Ła-7	82	,,
4. Piotr Bolek	Modlin	Fokker D VIII	78	,,
5. Dariusz Olszewski	Piława G.	12M3 Reiden	77	,,

Wyniki kategorii Ao (statki i okręty w grupie do 12 lat)

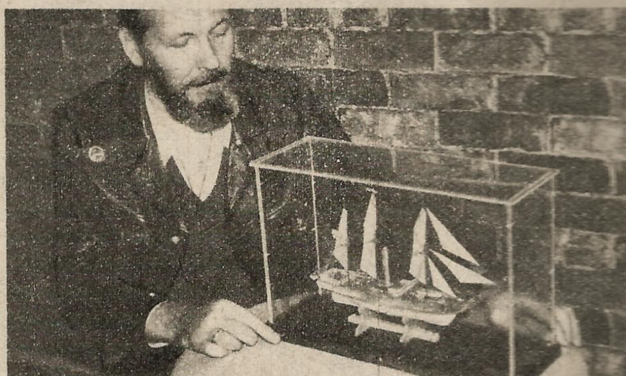
1. Marta Krzywińska	Płock	Wsp. okręt rakietowy	48	pkt.
2. Jacek Sadaj	Blachownia	ORP „Conrad"	47	,,
3. Konrad Rusinek	Chełm	ORP „Dzik"	42	,,
4. Mirosław Kuban	Częstochowa	„Moskwa"	35,5	,,

Wyniki kategorii Bo (statki i okręty w grupie od 12–16 lat)

1. Jerzy Biń	Warszawa	„Strażak 3"	55	pkt.
2. Jarosław Roper	Płock	„Rodney"	50	,,
3. Sławomir Henś	Chojnów	„Yamato"	45	,,
4. Mirosław Bierowiec	Chojnów	„Richelieu"	43	,,
5. Romuald Ongiel	Oleśnica	„Vittorio Veneto"	40,5	,,

Wyniki kategorii Co (statki i okręty w grupie powyżej 16 lat)

1. Ladislav Badalec	Liberec CSRS	„Aurora"	83	,,
2. Janusz Rzeniewicz	Pruszcz Gdański	ZOP „Mińsk"	74	pkt.
3. Janusz Rzeniewicz	Pruszcz Gd.	„Rodney"	56	,,
4. Ryszard Bartkowski	Wrocław	„Vittorio Veneto"	54,5	pkt.
5. Piotr Wieńcierz	Oleśnica	„Frachtowiec"	54,5	,,



Władysław Telus z Wrocławia prezentuje zwycięski model „James'a Watt'a" w kategorii żaglowców.

Wynik kategorii Bp (pojazdy w grupie od 12–16 lat)

1. Mirosław Łapiński	Płock	Gaz 69M	72	pkt.
2. Jakub Turek	Wrocław	czołg „Sherman"	53	,,
3. Piotr Ciężkowski	Chojnów	czołg „Crusader"	49	,,
4. Krzysztof Nowak	Częstochowa	działo SU-7614	43	,,
5. Wiesław Łosoś	Wrocław	„Pu..llow-Garford"	31	,,

Wyniki kategorii Cp (pojazdy w grupie powyżej 16 lat)

1. Ladislav Jakubco	Spisska Nova	Vec CSRS „Honda"	95	pkt.
2. Jan Urbanowicz	Warszawa	ZiŁ 157	81	,,
3. Robert Wierzwicki	Chojnów	czołg KW-85	61	,,
4. Sławomir Wilde	Modlin	Star 660	56	,,
5. Wojciech Krzywański	Chojnów	czołg KW-2	52	,,

Wyniki kategorii Bż (Żaglowce w grupie od 12–16) lat

1. Bogusław Pawłowski	Płock	„Cutty Sark"	45	pkt.
2. Wojciech Łosieczko	Wrocław	Rzymski statek handl.	43	,,
3. Andrzej Frańczak	Chełm	HMS „Victory"	34,5	,,

Wyniki kategorii Cż (żaglowce w grupie powyżej 16 lat)

1. Władysław Telus	Wrocław	„James Watt"	72	pkt.
2. Jan Urbanowicz	Warszawa	HMS „Victory"	61	,,
3. Jan Bieńkowski	Oleśnica	„Santa Maria"	53	,,
4. Marek Talbierz	Bydgoszcz	HMS „Victory"	46,5	,,
5. Janusz Mihicionek	Chojnów	„Santa Maria"	44	,,

Nasza BIBLIOTECZKA

KALENDARZ „MORZA" 1985

Prawdziwym rarytasem dla modelarzy okrętowych jest kalendarz na 1985 r., wydany przez redakcję miesięcznika „Morze". Tegoroczny kalendarz, ukazał się w 40 rocznicę zwycięstwa nad hitlerowskim faszyzmem i poświęcony jest udziałowi polskich okrętów w II wojnie światowej. W ten sposób chciano oddać hołd Polskim Marynarzom, którzy na pokładach tych okrętów walczyli i przelewali krew, a zwłaszcza tym, którzy z niektórymi z nich razem zginęli.

Kalendarz ma format 33 × 48 cm i objętość 14 arkuszy. Na każdej karcie kalendarza znajduje się barwny rysunek okrętu namalowany przez wybitnego grafika marynistę — Adama Werkę oraz kalendarium, zaś na odwrotnej stronie rysunki planów generalnych, wykonane przez Marka Twardowskiego oraz „życiorysy okrętów" napisane przez Przemysława Budzbona.

Zamieszczono następujące rysunki: na karcie styczniowej — stawiacza min „Gryf" i poławiacza min typu „Jaskółka", w lutowej — okręt podwodny „Orzeł", w marcowej — niszczyciel „Grom", w kwietniowej — niszczyciel „Piorun", w majowej — okręt podwodny „Sokół", w czerwcowej — niszczyciel „Błyskawica", w lipcowej — niszczyciel „Garland", w sierpniowej — niszczyciel „Kujawiak", w wrześniowej — niszczyciel „Burza", w październikowej — niszczyciel „Orkan", w listopadowej — krążownik „Dragon", w grudniowej — krążownik „Conrad".

Krajowe Wydawnictwo Czasopism RSW „Prasa-Książka-Ruch". Obrazy malował: Adam Werka, opis okrętów i wykreślenie planów: Marek Twardowski i Przemysław Budzban, redaktor merytoryczny: Jerzy Miciński. Nakład 100 000 egz. Cena 200 zł, w tym 10 zł na fundusz okrętu — muzeum „Błyskawica".

„MODELARZ" POMAGA

Tomasz Gębala — ul. Okrzei 3/5, 20-128 Lublin — ma do odstąpienia kilkadziesiąt broszur z serii „Typy broni i uzbrojenia" oraz tomiki „Tygrysów". W zamian pragnie otrzymać „Małego Modelarza": 8/72, 8/77, 5/78 lub gotówkę. Wykaz na życzenie.

Robert Gniadek — ul. Grottgera 3/13, 00-785 Warszawa — ma do odstąpienia „Małego Modelarza": 1, 4, 5/73; 1, 2, 5, 12/74; 5, 9, 11, 12/75; 2, 3, 7/80; 1, 2—3, 4, 7, 9/82; 1—12/83, za które pragnie otrzymac książki „science-fiction".

Ryszard Łoziński — ul. Kościuszki 18, 55-030 Węgry, woj. wrocławskie — poszukuje „Małego Modelarza": 5/58, 5, 6, 9/60; 1/61, 7, 9, 11/63, 2/64, 2/65, 7—8/66, 5/69, 8, 9/70; 3, 8/71, 1, 7/72, 7—8/73, 1, 4/74; 8/75, 2/77. Do wymiany posiada luźne numery „Małego Modelarza" z lat 1978, 1983; „Modelarza", odcinki karate z „Żołnierza Polskiego" oraz książki z serii „Żółty Tygrys".

Zdzisław Burtycz — Oś. Hutnicze 9/31, 31-918 Kraków — ma do wymiany liczne numery „Modelarza", „Małego Modelarza" i „Planów Modelarskich" z lat 1954—1984. W zamian pragnie otrzymać „TBiU" i inne czasopisma oraz książki lotnicze.

Mirosław Korzyński — ul. Geodetów 6 m. 87, 02-396 Warszawa — poszukuje planów samolotów P.W.S.

Zdzisław Nowak — Strzyżewo 86a, 64-360 Zbąszyń, woj. Zielona Góra — poszukuje „Małego Modelarza" z lat 1957—1981. W zamian oferuje: 17 numerów „Horyzontów Techniki", około 60 numerów „Kalejdoskopu" Techniki z lat 1972—1982, 10 numerów „ABC Techniki", 10 numerów „Młodego Technika", 15 broszur „Zrób to sam", książki z dziedziny majsterkowania oraz dużą ilość czasopism zagranicznych jak: „Modelar", Modelist Konstruktor", „Radio" lub zapłaci gotówką.

Józef Sitz — ul. H. Majętnego 16/12, 41-503 Chorzów III — posiada do odstąpienia „Małego Modelarza": 4, 8, 9, 10/75; 9, 11—12/76; 4, 8, 10—11/77; 7/78, 6/80, 9/81, 1, 6, 7, 8, 9/82; 1—12/83; model kartonowy Nr 1 („Ła-7" w barwach samolotu, na którym latał pilot radziecki Iwan Kożedub) oraz 30 zeszytów z serii „Typy broni i uzbrojenia".

WYDAJE ZARZĄD GŁÓWNY LIGI OBRONY KRAJU

Redaguje zespół w składzie: BOGDAN GABRYSIAK, STANISŁAW KUBIT, JERZY LITWIN, JAN MARCZAK, EDMUND OSIŃSKI, STEFAN SMOLIS (z-ca redaktora naczelnego), PAWEŁ WŁODARCZYK, MARIAN KAWKA (red. techn.). Adres redakcji: 00-791 Warszawa, ul. Chocimska 14, tel. 49-34-51 wewn. 59.

Warunki prenumeraty:

1) **dla osób prawnych — instytucji i zakładów pracy:** ● instytucje i zakłady pracy zlokalizowane w miastach wojewódzkich i pozostałych miastach, w których znajdują się siedziby oddziałów RSW „Prasa — Książka — Ruch" zamawiają prenumeratę w tych oddziałach. ● instytucje i zakłady pracy zlokalizowane w miejscowościach, gdzie nie ma oddziałów RSW „Prasa — Książka — Ruch" i na terenach wiejskich opłacają prenumeratę w urzędach pocztowych i u doręczycieli.

2) **dla osób fizycznych — indywidualnych:** ● osoby fizyczne zamieszkałe na wsi i w miejscowościach, gdzie nie ma oddziałów RSW „Prasa — Książka — Ruch", opłacają prenumeratę w urzędach pocztowych i u doręczycieli, ● osoby fizyczne zamieszkałe w miastach — siedzibach oddziałów RSW „Prasa — Książka — Ruch", opłacają prenumeratę wyłącznie w urzędach pocztowych nadawczo-oddawczych właściwych dla miejsca zamieszkania prenumeratora. Wpłaty dokonują używając „blankietu wpłaty" na rachunek bankowy: miejscowego oddziału RSW „Prasa—Książka—Ruch".

3) Prenumeratę ze zleceniem wysyłki za granicę przyjmuje RSW „Prasa — Książka — Ruch", Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw, ul. Towarowa 28, 00-958 Warszawa, konto NBP XV Oddział w Warszawie Nr 1153-201045-139-11. Prenumerata ze zleceniem wysyłki za granicę pocztą zwykłą jest droższa od prenumeraty krajowej o 50% dla zleceniodawców indywidualnych i o 100% dla zlecających instytucji i zakładów pracy.

Cena prenumeraty: kwart. 90 zł, półroczn. 180 zł, rocznie 360 zł.

Terminy przyjmowania prenumeraty: na kraj i zagranicę do dnia 10 listopada na I kwartał, I półrocze roku następnego oraz cały rok następny, do dnia 1 każdego miesiąca poprzedzającego okres prenumeraty roku bieżącego. Przedruk dozwolony tylko za podaniem źródła. Materiałów nie zamówionych redakcja nie zwraca. Druk Wojskowe Zakłady Graficzne.

Zam. 6481. N-7.

MODEL, DZIEWCZYNA I KWIATY

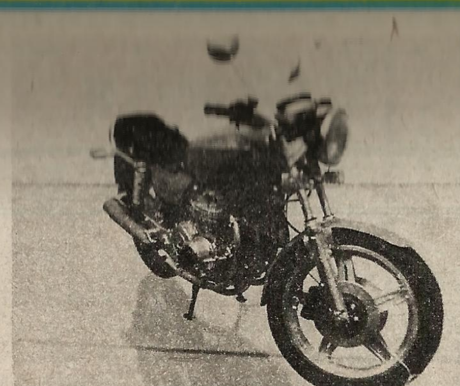


Francuskie czasopismo „Le modele reduit d'avion" zamieściło na okładce piękne zdjęcie przedstawiające mini-model zdalnie sterowany, którego rozpiętość wynosi 910 mm, długość 665 m, masa 450 g. Napędzany jest silnikiem spalinowym o pojemności 0,8—1 cm³.

Fot. MRA

„HONDA"

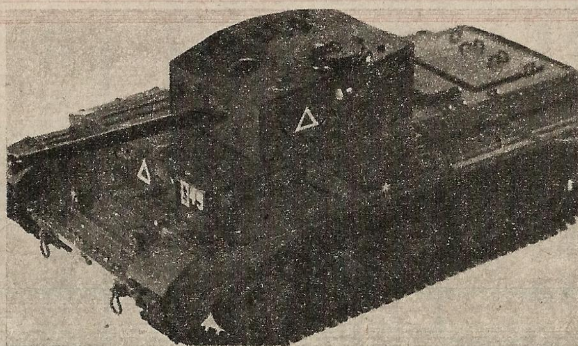
Model „Hondy" w skali 1:5 wykonany przez Ladislawa Jakubco z Czechosłowacji, który eksponowany był na 2 Ogólnopolskim Konkursie Kartonowych Modeli Redukcyjnych w Oleśnicy. Aż się wierzyć nie chce, że z tworzywa jakim jest papier można tak precyzyjnie wykonać model, który m.in. ma ruchome i zdejmowane koła, działający kranik paliwa, ruchome amortyzatory, hamulec przedni i tylny, obracającą się rączkę gazu. L. Jakubco przy budowie modelu pracował około tysiąca godzin.



MODEL CZOŁGU „CROMWELL"

Nasz Czytelnik z Czechosłowacji inż. Jaroslav Marek z miejscowości Brod, wykonał według planów opublikowanych w „Modelarzu" model czołgu „Cromwell" w skali 1:25, używając materiałów takich jak: dural, drewno, mosiądz oraz blachę z puszek po konserwach. Napęd modelu stanowią dwa silniki elektryczne, trzeci obraca wieżę. Długość modelu 275 mm, szerokość 125 mm, wysokość 98 mm.

Czołgi tego typu były na wyposażeniu 10 pułku strzelców polskich w jednostkach na Zachodzie podczas II wojny światowej.



LATAJĄCE SKRZYDŁO RC



Andrzej Umiński z Łodzi, czasowo przebywający w RFN i pracujący tam jako specjalista od silników lotniczych samolotów komunikacyjnych, w wolnych chwilach zajmuje się nadal modelarstwem. Ostatnio zbudował ciekawy model latającego skrzydła sterowanego zdalnie radiem.

Na zdjęciu A. Umiński ze swoim modelem.

FOTOCIEKAWOSTKI • FOTOCIEKAWOSTKI • FOTOCIEKAWOSTKI • FOTOCIEKAWOSTKI • FOTO